

# RSMAGASINET

RS(+) REDNINGSSKAPET.NO | 1/2019

UTEN DEG HADDE  
VI IKKE HATT NOEN  
LILLEBROR

FJERN FUKT  
OG LUKT

HÅNDSREKNINGEN

## Med hvalen som miljøambassadør





GARMIN

GPSMAP 8400 - SERIEN

JOIN THE CLUB

Seatronic - ledende leverandør av utstyr til landets båteiere

**Seatronic.no - over 5000 båtprodukter!**



**GO7 XSR**  
7" kartplotter og ekkolodd, berøringsskjerm. Med dybdegiver.



**Axiom 9RV**  
9" plotter og ekkolodd. Touch, WiFi- og Bluetooth.



**GX1300E VHF**  
VHF med 25 Watt effekt og DSC. LCD-display. Kvalitet til fin pris!



**HX890 VHF**  
6W DSC. Vannrett, flyter, strobelys og kompass. Lyser i mørket.



**Cruiser ISO 9650-2**  
Redningsflåte for 4 personer pakket i bag. Oppgradert modell.



**Flytedress 890 OS**  
God passform, SOLAS godkjente reflekser. Marineblå.



**EPRIB MT603G**  
Nødpeilesender med GPS. Benytter båtens VHF konsesjon.



**G4-RM6600D**  
DAB+ med 4x40W utgangseffekt. Bluetooth og AUX-inngang.



**SBC 300 NRG+**  
12V/30 ampere batterilader med 3 utganger. 15% mer effektiv.



**Litium LiFePo4**  
12V 100Ah med BMS. Rask lading, liten størrelse og vekt.



**Batterimeter**  
Viser både spenning og forbruk på forbruksbanken. 100A shunt.



**Fleksibelt 50W panel**  
SUNBEAMsystem 50W Classic med kabler og kontakter.



Norges største utvalg i ankervinsjer?  
Mer enn 80 ulike tau- og kjettingvinsjer!  
Se [seatronic.no](http://seatronic.no) for modeller og priser

Seatronic er direkte selgende importør av Quick ankervinsjer

facebook  
twitter  
**14.000**  
følger oss!

**ÅPNINGSTIDER BUTIKK**  
Man - Fre kl 0900 - 1600  
Torsdag kl 0900 - 2100  
Lørdag Stengt  
..og vår nettbutikk har  
åpent hele døgnet.

**SEATRONIC**  
BÅTUTSTYR  
Peer Gynts vei 140, N-1598 Moss, tlf. 69 25 09 60 - Fax 69 24 79 99  
e-post: [seatronic@seatronic.no](mailto:seatronic@seatronic.no)

<sup>1</sup>Auto Guidance er utelukkende beregnet til planlegging og erstatter ikke sikre navigeringsoperasjoner. Wi-Fi er et registrert varemerke for Wi-Fi Alliance. ©2019 Garmin Ltd. og tilhørende datterselskaper.

GPSMAP® 8400 SERIEN MED AUTO GUIDANCE<sup>1</sup>

10", 12" ELLER 16" KARTPLOTTER/ EKKOLODD-KOMBINASJONER MED HD IPS BERØRINGSSKJERMER	NETTVERK OG INTEGRASJON GARMIN MARINE NETTVERK, NMEA 2000 OG ANT TILKOBLINGER	VALGFRIE KART MED NAVIONICS® DATA BLUECHART® G3 ELLER G3 VISION®	ACTIVECAPTAIN® KOMPLETT APP FOR DEN ULTIMATE BÅTOPPLEVELSEN
-------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------



# LAGERTØMMING

KJØP KAJAKK I VÅR NETTBUTIKK Å FÅ DEN LEVERT HJEM GRATIS\*

BESTSELGER OG "BEST I TEST"

## SeaBird Discovery

Havkajak med unik stabilitet i forhold til hvor rask/lettpadlet den er. Produsert i en høyteknologisk 3-lags sandwich-konstruksjon. PÅ LAGER! Internasjonal pris 9.200,-

Outletpris  
**KR 5.900,-**

PRODUSERT I NORGE

## SeaBird Expedition Åfjord 368

Knallbra skjærgårdskajak til padlere som ønsker en rask og stødig kajak. Internasjonal pris 4.900,-

Outletpris  
**KR 3.299,-**

## SeaBird Expedition Åfjord pro

Perfekt for de som ønsker en kort og lett havkajak! Vinner i Australia for årets "kayak innovation 2014". Internasjonal pris 9.200,-

Outletpris  
**KR 4.750,-**

## SeaBird Expedition HV/LV

Testvinner i stor havkajaktest gjennomført av bladet "Padling". Dette er også kajakken som blir brukt i 71° Nord. Norges mest kjøpte kajak, 8 år på rad! PÅ LAGER! Internasjonal pris 12.600,-

**NÅ 6.900,-**  
Før outletpris 7.900,-

Kjøp en kajak\* og få en pakke med tilbehør

**Verdi 3248,-**

Spruttrekk, Pluss vest, alu åre, Spitsbergen jakke drybag, åresnor  
\* gjelder ikke Dino. Spesial for kano og sit-on-top



OBS! Begrenset antall jakker, ettersendes hvis utsolgt!

100%  
FORNØYD GARANTI

Bytt til en annen kajak  
hvis du ikke er fornøyd.  
SeaBird of Norway

VÅR BESTSELGER  
OG 71° NORD KAJAKK



## SeaBird Expedition XP 507/480

Hybrid Karbon/Kevlar. Kanskje verdens beste allround havkajak med Swedish form. Perfekt for medium/store personer. Internasjonal pris 18.330,-

**NÅ 7.988,-**  
Før outletpris 11.412,-

**GRATIS FRAKT\***

Vi leverer kajakken din hjem til deg. Avstand opptil 650 km fra vår fabrikk i Fredrikstad.

Mer enn 650 km - se nettsiden vår

### VÅRE BUTIKKER

**FREDRIKSTAD**  
Elindveien 101  
1615 Fredrikstad

**ÅPNINGSTIDER:**  
Tor - fre 10-18  
lørdag 10-18

**STAVANGER OUTLET**  
Ålgård  
Sandnesveien 38

**ÅPNINGSTIDER:**  
Man-fre 10-18  
lørdag 10-15

### NETTBUTIKK

**KJØP PÅ NETT: WWW.KAJAKK.NET**  
Les alt om våre kajaker i vår nettbutikk.  
info@seabirddesigns.no Telefon: 93 40 67 27

ENGINEERING

*your happiness*



R40 Coupe Kr 3 790 000



S30 Open Kr 1 495 000



S33 Open Kr 1 950 000



S33 HT Kr 2 050 000



S36 HT / Coupe Kr 2 395 000



S40 HT / Coupe Kr 3 090 000



S45 HT / Coupe Kr 4 190 000



E34 Sedan Kr 2 695 000



E34 Fly Kr 2 945 000



R40 Fly Kr 4 075 000



E40 Fly Kr 3 495 000



Virtess 420 Fly Kr 4 425 000



R55 Fly Kr 9 990 000

## NORSKE LØSNINGER - TYSK KVALITET BEST PRIS.

BAVARIA tilbyr noe for enhver smak. Enten du vil ha en åpen eller lukket båt, rask eller saktegående, har vi modellen for deg. Felles for de alle er at de er produsert under samme tak i verdens mest moderne og effektive båtverft. Du vil bli overrasket over båtens kvalitet og finish. Materialene holder høy standard og det benyttes kun komponenter fra de ledende utstyrsleverandørene, en trygghet for fremtidig vedlikehold og service. Når det kommer til plassutnyttelse og komfort er BAVARIA i en særklasse. Ingen gir deg mer og bedre båt for pengene. Besøk vårt BAVARIA showroom i Leangbukta Maritime Senter og finn din nye drømmebåt.

Priser oppgitt er std båt levert på vannet i Norge.

BAVARIA BÅT NORGE AS  
Leangbukta 31  
1392 Vettre

Telefon: 66 76 59 29  
info@bavarianorge.no  
www.bavarianorge.no



**BAVARIA**  
BÅT NORGE AS



**UTGIVER:**  
Redningsselskapet  
NO 954 360 709 MVA

**ANSVARLIG REDAKTØR:**  
Frode Pedersen  
E: frodep@rs.no  
T: 907 22 391

**REDAKSJONEN:**  
Tanja Krangnes  
E: tanjak@rs.no  
T: 907 37 421  
Lars Kristian Mosby Enger  
E: larse@rs.no  
T: 905 78 279  
Oddbjørn Nesje  
E: oddbjorn.nesje@rs.no  
T: 908 73 369  
Eigil Andersen  
E: eigila@rs.no  
T: 416 10 708

**DESIGN & PRODUKSJON:**  
Leonberg Reklamebyrå

**TRYKK/FERDIGGJØRING:**  
Panzerprint AS  
ISSN 1894-1982

**UTSENDELSE:**  
Bladet sendes Redningsselskapets medlemmer og faste støttespillere. Godkjent opplag: 113 000  
Pris løssalg: 69 kr

**PÅ FORSIDEN**  
Andreas B. Heide, miljøambassadør for hvalen.

**ANNONSER:**  
Salgs Forum AS  
Luramyrveien 65, 4313 Sandnes  
T: 51 31 57 00  
E: post@salgs-forum.no

**MEDIEPLAN 2018:**  
Utgave   Materiellfrist   Utgivelsesdato  
Nr 2/19   11.05.2019   12.06.2019  
Nr 3/19   23.08.2019   24.09.2019  
Nr 4/19   25.10.2019   03.12.2019

**KONTAKTINFORMASJON:**  
Redningsselskapet  
Drammensveien 288  
Postboks 103, 1325 Lysaker  
E-post: post@rs.no  
Sentralbord: 06757

rs.no

**SOSIALE MEDIER**

Twitter, Facebook, Instagram, Vimeo og Flickr: Redningsselskapet  
Snapchat: rsredning



RS-Magasinet er pakket i biofilm, som kan kastes i matsøppelet.

## Innhold



### AKTUELT

Det store bildet	8
Håndrekningen	12
Fiske i nord	26
Drukningssstatistikk	48
Uten deg hadde vi ikke hatt noen lillebror	52
Istid	56
Det står om «Liv»	62
Med hvalen som miljøambassadør	66
Storbyheltene med 600 oppdrag i året	78
Odd Fellow Ordenens landssak	88



### FRIVILLIG

Helmaks fra Olsenbanden	32
-------------------------	----



### PORTRETT

Politiets sjøtjeneste	38
-----------------------	----



### FASTE SPALTER

Kysten rundt	20
Generalsekretær Rikke Lind	31
Smarte og nyttige dingser	46
Støtt oss/minnegaver	58
Fem viktige – Oddbjørn spør	60
Båtnytt	74
Praktisk: Noen tanker om stanken	82
Båtfolk: Er du helt sikker?	86
Stasjonskart og fartøyer	90



Frode Pedersen  
Ansvarlig redaktør

## Enkelt utstyr og kunnskap viktigere enn naiv nødhjelp

Det kan høres ut som en klisjé når jeg sier at Redningsselskapet er klar for å hjelpe fattige fiskere og deres familier i Afrika. La meg være mer presis. Vi er blitt bedt av den internasjonale søk- og redningsorganisasjonen, International Maritime Rescue Federation (IMRF), om å bidra med lavterskel opplæring og redningsvester til det lille vestafrikanske landet Guinea-Bissau. Et land med 130 øyer hvor halvparten av befolkningen på 1,6 millioner har fiske som hovedbeskjeftigelse.

Landet har to mindre redningsbåter (en er ute av drift på grunn av motorproblemer), men ikke noe redningsutstyr eller samband øyene i mellom. Det kan vi være med å løse på en god og enkel måte uten at det påvirker vår egen beredskap, og uten store kostnader. Å vise solidaritet utover vårt nasjonale engasjement har vi gjort tidligere. Erfaringene fra Middelhavet har lært oss at det finnes mange land i verden som kan ta lærdom av vår 127 år lange fartstid langs verdens nest lengste kyst.

Samtidig med at vi deltok i Operasjon Poseidon, har vi vært engasjert gjennom IMRF i Marokko. Der har vi vært inne i flere perioder med instruktører fra både våre faste mannskaper og fra vår egen frivillighet. Dette har vært så vellykket at marokkanernes representant i IMRF har bedt oss om å utvide engasjementet vårt til også å gjelde andre land på det afrikanske kontinentet. Derfor er vi altså godt i gang med å opprette et samarbeide med de maritime myndighetene i Guinea-Bissau.

#### IKKE NAIVE!

Hvorfor Guinea-Bissau? Vi er på ingen måte naive i forhold til den nære historien til dette landet som har vært preget av korrupsjon og narkotikatrafikk i stor skala. Siden landet fikk ny president i 2014, virker nå Guinea-Bissau mer stabilt enn på lenge. De har et uttrykt ønske om å trygge fiskeriene og alle familiene som henter sitt levebrød fra havområdet utenfor kysten.

Vi og IMRF er ikke alene om å hjelpe folket i Guinea-Bissau. Amerikanerne har nettopp bygget opp et radarovervåkningsanlegg til 25 millioner dollar i samarbeid med FN. Vi fikk en omvisning på anlegget, og undertegnede traff tilfeldigvis den amerikanske ambassadøren – Tulinabo S. Mushingi – i hotell-lobbyen i Bissau. Han fikk høre om vår innsats, og smilte fra øre til øre, hvorpå han repliserte på godt Obama-vis: «You Norwegians are everywhere». Han mente det veldig positivt, og en av rådgiverne hans fulgte opp med å utveksle visittkort og tilbud om videre samtaler.

#### KUNNSKAP LIKE VIKTIG SOM PENGER

Et sted må vi begynne. Derfor deler vi mer enn gjerne kunnskap og materiell med kystbefolkningen der de er og hvor vi vet vi gjør en forskjell. Ikke på noens bankkonto, men i fiskerlandsbyene, langs strendene og ute i de fiskerike havene rundt den lille øystaten.

Rui Da Silva er en mann som har fått sin maritime grad i Sverige, men flyttet tilbake til Guinea-Bissau for å være med å bygge opp landet sitt. Han har fått støtte fra IMRF, og er i dag både kontaktperson og den som gjennomfører de daglige prosjektene for oss. Det er kort vei mellom ham og myndighetene fordi Rui representerer viktig kunnskap og håp for fremtiden i Guinea-Bissau.

IMRF organiserer 120 medlemsland verden rundt som alle har det til felles at de driver en organisert søk- og redningstjeneste. Etter at vi avsluttet operasjon Poseidon i Middelhavet, hvor vi var med å redde 6 500 mennesker på flukt, er det naturlig for et moderne RS å fortsette å ta internasjonalt ansvar. Poseidon var Redningsselskapets første internasjonale oppdrag. Beslutningen måtte tas raskt, og mange mente vi ikke skulle bruke tid, penger og ressurser utenfor Norges grenser. Vi angrer ikke, og i dag er det en stolt organisasjon med mange flotte sjøfolk som er hedret for sin innsats i Middelhavet. **R**



# Det store bildet

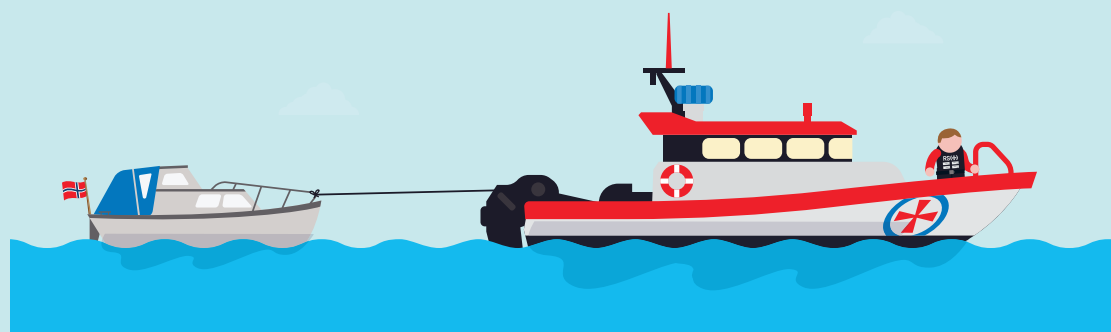


**Lofoten 29. januar 2019:** Redningsskøyta «Det Norske Veritas», som er stasjonert i Ballstad, hadde så langt evakuert 59 personer fra rasutsatte bygder. God samhandling trygger kysten i all slags vær. Godt lys er viktig når man skal få oversikt over rasutsatte fjell i nærheten. Ikke minst viktig for de som står i mørket og venter på skyss for å komme seg bort fra snø-infernoet som herjet Lofoten i slutten av januar.

Foto: Rikard Bjørklund







## Nok en god grunn til å være medlem i Redningsselskapet

Gode opplevelser blir enda bedre når vi føler oss trygge og godt forberedt. Nå får du som er RS-medlem svært gode forsikringer fra Gjensidige, med egne RS-betingelser:

- Du kan få inntil **34 % rabatt på båtforsikring**

På andre forsikringer kan du få:

- **14 % medlemsrabatt hvis du har 1 forsikring**
- **18 % medlemsrabatt hvis du har minst 3 forsikringer**

Rabattene gjelder for RS-avtalen og kan ikke kombineres med rabatt i andre avtaler eller fordelsprogrammer hos Gjensidige. Rabattene gjelder for private skadeforsikringer. Helse- og livsforsikringer teller med i antallet forsikringer som gir rabatt, men omfattes ikke av rabattene direkte.

**Det kan lønne seg å undersøke hva du kan spare på å flytte forsikringene dine til oss. Ring oss på 915 03100 eller sjekk pris og kjøp forsikring på [gjensidige.no/rs](https://gjensidige.no/rs)**

**RS**   
Redningsselskapet

  
**Gjensidige**

 **Söderberg  
& Partners** | Båt



## Spør en båtentusiast om båtforsikring

**DETTE ER RUNE.** Han er teamleder for båtforsikring hos Söderberg & Partners. Rune vet mye om båt – og alt om hva en båtforsikring bør inkludere. Sånne som han vet at en forsikring må dekke hele båten:



### Totalskadegaranti

Du får tilbake det du har betalt for båten når du forsikrer den for kjøpesummen og ikke bare markedsverdi på skadetidspunktet, noe som er det normale i andre båtforsikringer.



### Aldersgaranti

Vi har ingen aldersfradrag. Det betyr at erstatningsverdien ikke reduseres ved kaskoskade, når en ny del erstatter en brukt.



### Motorskadegaranti

Omfatter både motoren og alle komponenter som skaper framdrift, som for eksempel girkasse, drev og aksling.

Norwegian Broker har blitt en del av rådgivningshuset Söderberg & Partners. Vi har fått nytt navn og nytt utseende, men er de samme menneskene. Vi er Norges største forsikringsmeglere av fritidsbåtforsikring.

Les mer om garantiene og vår båtforsikring på [soderbergpartners.no](https://soderbergpartners.no) eller ring ekspertene våre for en uforpliktende forsikringsprat: **480 73 300**



På den gjørmete stranden vekslet hvite og sorte hender om å hjelpe den «drukne» gutten. De hvite demonstrerte hjerte lungeredning, de svarte var med på å redde sitt første barn. Med kunnskap og enkle midler ønsker Redningsselskapet å bidra til at færre skal drukne.

Tekst og foto: Frode Pedersen



**Venstre:** Lek og læring. Redningsselskapets bidrag er med på å gjøre hverdagen sikrere for mange barn og unge på øyene utenfor Guinea-Bissau. – Vi lærer samtidig som vi leker, sier Rui Antonio Da Silva.

**Høyre:** Øving og alvor. 13 år gamle Papa Sise kastet seg ut i vannet uten å nøle. Han kunne godt være skuespiller og leke druknet. Det klarte han så til gagns at øvelsen ble veldig troverdig.



# Håndstrekingen



”  
Det hjelper lite å vifte med penger når en båt er i ferd med å synke, eller når et barn har mistet bevisstheten i forbindelse med bading.



**Under:** Seks gutter skal klare prøven. På med vesten på kortest mulig tid. På den måten blir drill til en morsom uformell konkurranse som neste gang kan være med å redde liv.  
**Høyre:** Vi møtte denne fraktebåten som var på tur inn til hovedstaden fra en av øyene. Alle barna om bord hadde på seg RS-vesten som øyfolket fikk for ett år siden. Dermed fikk vi bekreftet at hjelpen blir brukt.



**Først i køen.** Lille Elijah var strålende fornøyd med både T-skjorte og Eliasvest fra Redningsselskapet.

Han hadde et fantastisk smil, men ingen T-skjorte. Han het Elijah, og vi hadde med oss Elias. Ikke den helt ordentlige rednings-skøyta, men en helt ny og ren skjorte med den folkekjære Elias fra Lunvik.  
Forrige gang vi var her hadde vi med 30 Elias-veste og T-skjorte med Elias på. Da var Elijah for liten til trøya, men nå var han først i køen. Et fint øyeblikk for oss, og det ble bare enda mer fantastisk da vi så hvor glad noen kan bli for en T-skjorte. Elias-figuren hadde han sett før, på de man ser opp til. De store barna.  
**KONGEN VILLE GJERNE VÆRE FORBILDE**  
Kongen av Uracane er ikke redd for å gå foran som rollemodell. Han var den første til å ta på seg den synlige RS-vesten. Nå lyser det limegult fra mange kanoer og langs strendene i fiskerlandsby-ene utenfor kysten av Guinea-Bissau.  
Rollemodeller er like viktig på en øy i Vest-Afrika som i Norge. Da er det godt at Kongen,

eller høvdingen som det het i gamle dager, går foran som et godt eksempel. Da landsbyringen var sluttet, og vi skulle demonstrere hvordan man tar på seg en vest, trådte landsbyens eldste, kongen eller høvdingen, frem som førstemann.  
Redningsselskapet har i ett år vært engasjert i et internasjonalt prosjekt i det lille landet som ligger klemte inn mellom Senegal og Guinea.  
Det er den internasjonale søk- og rednings-organisasjonen, International Maritime Rescue Federation (IMRF), som har bedt oss om å bidra med lavterskel opplæring og redningsvester til det lille vestafrikanske landet Guinea-Bissau. Et land med 130 øyer hvor halvparten av befolkningen på 1,8 millioner har fiske som hovedbeskjeftigelse.  
Et stort antall av de paradisiske øyene utgjør en viktig del av det fattige landets kultur og økonomi. 20 av øyene er bebodd med fiskerfamilier og utgjør en befolkning på cirka 35 000. Landet er blant de ti fattigste i verden, men den som





”

Selvfølgeligheter for oss er ikke nødvendigvis det for mennesker fra en annen kultur. Derfor føler vi at dette samarbeidet faktisk fungerer, og at det vi bidrar med utgjør en synlig og umiddelbar forskjell.

kommer hit i troen på at fattigdom er det samme som færre smil og mindre tiltakslyst, må gå noen runder med seg selv. Vestlige verdier er nødvendigvis ikke gangbar mynt. En kommer langt med likeverd og smil.

I det engasjementet Redningsselskapet har med Guinea-Bissau, handler det lite om penger. Enkel kunnskapsformidling er kapital i seg selv, og blir kanskje enda mer verdsatt her enn der vi kommer fra. Det samme gjelder utstyr. En redningsvest som kan redde en fiskers liv er mer verdt enn kontanter i hånda. Fiskeren representerer inntekt for hele familier, at barna får redningsvest på seg når de flyttes mellom øyene, betyr at de sikrer foreldrene og seg selv en fremtid. Kunnskap om førstehjelp og grunnleggende livredning blir mottatt på samme begeistrede vis. Den som kan noe, er i stand til å utrette noe bra for andre. Eller som vår mann med ansvar for førstehjelpsopplæringen sa det; Det hjelper lite å vifte med penger når en båt er i ferd med å synke, eller når et barn har mistet bevisstheten i forbindelse med bading. For det bades mye på disse øyene, og ungene er som regel uten tilsyn av andre enn seg selv.

DEN EGENTLIGE HELTEN

Et slikt samarbeid er aldri mulig uten at lokale krefter får eierskap til bidrag og budskap. Vår mann i Bissau sitter sentralt i marineministeriet, er ung og entusiastisk. Rui Antonio Da Silva er utdannet marineingeniør, og har i flere år jobbet tett med IMRF som ga ham stipend slik at han kunne ta deler av sin maritime utdanning i Sverige. Rui Da Silvas smittende entusiasme og energi fyrer opp alle rundt ham. Det synges, heies og ropes ut budskap. Noe på portugisisk, mest på kreol, og noe på det lokale stammespråket. Her

skal alle få med seg det som blir sagt. Plenum får en litt annen betydning når salen får himmelen til tak og elevene er fra to måneder til 90 år gamle. Alle vil lytte, alle vil bidra! Rui er den som binder det hele sammen og gjør at budskapene blir til noe nyttig og varig.

MORSOMT MED LIKSOM-OPPKAST

På ordentlig afrikansk vis hadde alle voksne og barn samlet seg på stranden da vi kom inn til Uracane med båten. Vi kunne høre sangen fra alle barna lenge før vi nærmet oss øya som ligger cirka 60 nautiske mil ut fra hovedstaden Bissau.

Det var et år siden Vivi Lundgren Schumann, var her sist. Hun er ansvarlig for utenlandsprosjektene til Redningsselskapet. Og hun fikk oppleve at de små frøene hun sådde den gang, hadde vokst til en liten armada av badenymfer i vest.

Bare en måned før vi kom, hadde et barn druknet fordi ingen hadde lært enkel livredning. I løpet av de to dagene vi var på øya, hadde alle lært dette. Både voksne og barn deltok i redningsmann Mr. Helgi, eller Helge Reppes, naturtro demonstrasjoner om hvordan man på ganske enkelt vis kan redde et liv. Liksom-oppkast og munn til munn metoden er like morsomt på en øy i Afrika som på en bryggekant i Bergen. Å kunne redde liv slår like godt an overalt. Det gir også status at man kan noe utover det man lærer på skolen.

Hver øy utgjør et kongedømme eller et dronningrike. Den sterkeste av dem alle var dronning Okincapampa som døde i 1930. Vi fikk hilse på barnebarnet hennes, kong Augusto av Orangu. Han er 94 år og satt på en sliten trone av bast. Bleseren hadde nok sett bedre dager, men på kongelig vis takket han høflig for at vi hadde kommet den lange veien fra Norge og helt til

hans kongerike for å dele kunnskap og gi bidrag som redder liv. Så velsignet han oss med et godt og langt liv, og understreket at vi alltid var velkommen tilbake. Før det ble fotografering, måtte sønnen hente den svarte cowboyhatten og spydet. Kong Augusto fører arven videre fra sine forfedre som stolt holdt de europeiske kolonimaktene på avstand i mange år. Historien forteller at den store dronning Okincapampa klarte å holde portugiserne på en armlengdes avstand fordi hun var god og klok i forhandlinger. Hun tilbød en okse eller ku for å få beholde de mannlige innbyggerne der hun styrte. Mange ville ellers kunne ende opp som slavearbeidere for de portugisiske kolonimaktene.

DRUKNING ER ET GLOBALT PROBLEM

Hvert år drukner det 370 000 mennesker på verdensbasis. Det er 42 mennesker hver time året rundt. Derfor ber også Verdens Helseorganisasjon (WHO) om at det settes mer fokus på drukning som problem, både nasjonalt og internasjonalt. De etterlyser også bedre datagrunnlag og registrering av det de kaller «den stille epidemi».

Afrika som region har flest drukninger per hundre tusen innbyggere, med Asia som nummer to. WHO konkluderer med at folk i lavinntektsland må eksponere seg i langt større grad for vann, enn folk gjør i land med høyere inntekt og bedre infrastruktur. Hele 90 prosent av de som omkommer av drukning kommer fra lavinntektsland.

Dette er noen av problemstillingene WHO påpeker som direkte årsaker i en større rapport om drukning. Personlig hygiene og klesvask foregår i åpent vann. Brønner og vannposter er langt mer vanlig. De er mindre rustet mot oversvømmelser og flodbølger. Båtene er i langt dårligere forfatning, og mange bruker sjøveien i utrygge farkoster mellom øyer og byer. Fiskerne har ikke noe forhold til egensikkerhet, og fiskebåtene gjennomgår lite vedlikehold fordi dette er kostbart. Samme rapport sier også at det er alt for lite fokus på svømmeferdigheter og organisert svømmeopplæring.

– Redningsselskapet håper, med sine internasjonale satsinger, å bidra til at kunnskapen og fokuset får den oppmerksomheten problemet fortjener, sier Tanja Krangnes. Hun er seksjonssjef for drukning og drukningsforebyggende tiltak i Redningsselskapet.

EN FOTBALL KANSKJE?

Når redningsmann Helge Reppe snakker, så lytter de som er til stede. Han har lang erfaring i forskjel-

lige utenriksoppdrag, både for Redningsselskapet, FN og Nato. I dag står livreddende førstehjelp på programmet, og det er mange som melder seg frivillig til å være den som redder og den som vil bli reddet. 13 år gamle Papa Sise, kastet seg ut i vannet uten å nøle. Han kunne godt være skuespiller og leke druknet barn. Det klarte han så til gagns at øvelsen ble veldig troverdig. På den gjørmete stranden vekslet hvite og sorte hender om å hjelpe den «druknede» gutten. De hvite demonstrerte



**Venstre:** Ene dagen står han i badeshorts og driver med svømmeundervisning. Neste dag er han øyas lokale lensmann. Barna har han uansett et trygt og godt grep rundt.  
**Over:** Mr. Helgi kunne mer enn å lære bort hjerte- og lungeredning. Her bistår han en liten jente som hadde diare på tredje døgnet. Ti liter rent vann og hvetekjeks gjorde susen. Dagen etter var hun på bedringens vei.



[www.nordiesel.no](http://www.nordiesel.no)



**MAKSIMAL KOMFORT OMBORD MED EBERSPÄCHER BÅTVARME**

Øk trivselen og komforten i din båt med Eberspächers båtvarmere. En luft- eller vannvarmer, varmer raskt opp salong og andre innerom, tørker klær og utstyr, og gir en behaglig varme som høyner trivselen ombord, uansett vær.

Med en Eberspächer båtvarmer forlenger du ikke bare årets båtsesong. Du kan også sette kurs mot kaldere reisemål.

**NOR DIESEL A.S.** Stakkevollvegen 69, 9292 Tromsø  
Tlf: 77 61 56 00  
E-post: [post@nordiesel.no](mailto:post@nordiesel.no)

## HOBBYFISKERENS DRØM OG TROFASTE VENN

Bensindrevne og elektriske kraftblokker med regulerbar hastighet. Nå også med presshjul, avangler og fiskehjul som tilleggssutstyr. Norsk patent.

Teinehaling på aluminiumskive med to kilspor, kort bom og presshjul.

Fiskehjulet kan monteres både på aluminiumskive og garntrommel.

**Olsen Fangst og Kraftblokk**  
- En fritidsfiskers trofaste venn

[www.kraftblokk.no](http://www.kraftblokk.no) | Telefon: 976 81 636 / 905 64 598

**JAMAX®**  
Flytebrygger



**Norskprodusert!**  
**Et av markedets mest fleksible bryggesystem!**

- ✓ Komplette havneanlegg
- ✓ Landstedsbrygger
- ✓ Tyngre anlegg
- ✓ Utriggere
- ✓ Fortøyningsbommer
- ✓ Landganger

**Kontakt oss i dag. Sammen finner vi en løsning som passer for deg!**

**56 30 41 00 alutec.no**

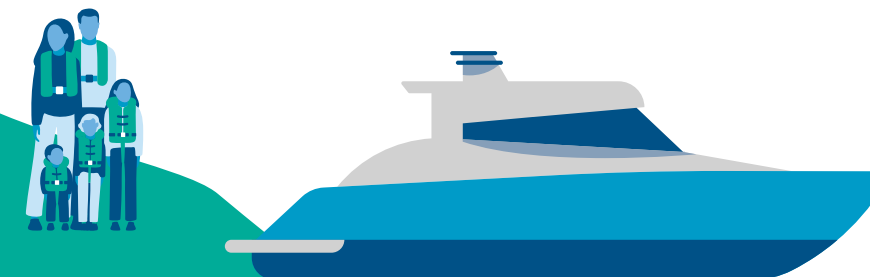
Alutec AS | Industrivegen 43 | 5210 Os | [info@alutec.no](mailto:info@alutec.no)



## 25. april 2019 i Haugesund Fritidsbåtkonferansen

- Møteplassen for fritidsbåtnæringen, politikere, offentlige aktører, kompetansemiljøer og frivillige organisasjoner som jobber for sikkerhet i forbindelse med fritidsbåt

**Meld deg på NÅ!**



- **Statens Havarikommisjon for Transport (SHT)** offentliggjør sin første kartlegging av ulykker med fritidsbåt
- **For første gang deler vi ut Sjøvettprisen!** Alle som har mottatt Sjøfartsdirektoratets støtte fra Tilskuddsordningen for sjøvett kan bli nominert.



Alex Rosén



Miriam Lefdal



Knut Heiberg-Andersen

- **Foredragsholdere er blant annet:** Representant fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT), Miriam Lefdal fra Dreamline, Kristian Sivertsen fra Viknes, Knut Heiberg-Andersen fra Windy, Lars-Göran Nyström fra Transportstyrelsen og Rune Johansen fra SimSea. Alex Rosén kommer også og holder et annerledes foredrag om sikkerhet på sjøen
- **Earlybird:** Meld deg på innen 15. mars og bli med i trekningen av klokken Bruvik Fjord





# Lokalt fra nord til sør

Redningsselskapets folk er i konstant aktivitet. Hver eneste dag, over hele landet. Fra Mehamn i nord til Mandal i sør jobber tusenvis av ansatte og frivillige med forebyggende aktiviteter og livbergende beredskap. Med ett mål for øye: At ingen skal drukne.



Foto: Frivillig Land Grimstad

## GRIMSTAD: Flere frivillige

I den verste førjulsstria åpnet RS Frivillig Land i Grimstad og det frivillige sjøredningskorpset i Lillesand dørene på redningsskøyta, rullet ut selveste «Elias» og inviterte på kaffe og pepperkaker, mens de besøkende fikk informasjon om hvordan man kan bli mannskap på en redningsskøyte. Sjøredningskorpset i Lillesand har som mål å være operative i hele sommer, og i den forbindelse trenger de flere frivillige.

## TØNSBERG: Verdens største juletre

– Det tok litt tid, men vi tok det som trening. Båtfører Jan R. Kristiansen i det frivillige sjøredningskorpset i Tønsberg måtte le da lokalavisa konfronterte ham med julestuntet som han og resten av mannskapet hadde utført i forbindelse med en øvelse.

– Vi la opp et søkemønster formet som et juletre i forkant, og så kjørte vi etter den fastlagte ruten, sier Kristiansen. Resultatet ble dokumentert ved hjelp av digitale båt karttjenester som viste det som må være ett av julas største juletre, med en omtrentlig høyde på rundt 6 500 meter.



## NORDKAPP: Spesielt oppdrag

Redningsskøyta RS «Odin» ble i begynnelsen av januar sendt ut på et litt spesielt oppdrag. De ble bedt om å delta i søket etter to utenlandske turister som hadde gått seg bort i mørket på Knivskjelodden. Og selv om man denne gang måtte la vann være vann og lete på land, så tok det ikke lang tid før redningsskøyta fant de to ved hjelp av et varmesøkende kamera og skøyas lyskaster.



## BERGEN: Fikk frivillighetspris

Olav Mjelva (t.h.) fikk Bergen kommunes frivillighetspris. Prisen deles ut under Bergen kommunes arrangement på Frivillighetens dag i desember. Olav Mjelva var med å starte RS Frivillig Bergen i 2014, og har siden den gang brukt over 4 000 timer av fritiden sin på Redningsselskapet.



Foto: Ann-Kristin Nordahl-Seljesstokken



Foto: Trude Brænna Larssen, Gjengangeren

## VESTFOLD: Ungdommer måtte gjennom ild og vann

Tjue elever fra flere forskjellige ungdomskoler i Horten-distriktet måtte gjennom både ild og vann da de vant en drømmedag i regi av RS Sjøredningsskolen. I løpet av en noe uvanlig skoledag – og under instruktør Vidar Mathisens kyndige ledelse – fikk elevene prøvd seg på å slukke brann med vann under trykk og å redde seg selv og andre opp fra vannet og inn i en redningsflåte.



## OSLO: Ny beredskapsminister

I slutten av januar gikk Ingvil Smines Tybring-Gjedde fra Fremskrittspartiet ut på slottsplassen som landets første samfunnsikkerhetsminister, med ansvar for all beredskap i Norge. Tybring-Gjedde har jobbet flere år i oljebransjen. Hun begynte som seniorrådgiver i Utenriksdepartementet i 2011, før hun ble statssekretær i Olje- og energidepartementet i 2015.

Foto: Thomas Bunn, NTB Scanpix/Justis- og beredskapsdepartementet



Foto: Redningsselskapet

## EGERSUND: Redningsskøyta reddet ni liv

Pus hadde havnet i en skikkelig kattepine under brygga i Egersund. Det som kunne endt «kattastrofalt», gikk heldigvis godt. Ene og alene takket være mannskapet på redningsskøyta «Kristian Gerhard Jebsen». Forbipasserende hadde hørt mjauing under brygga og varslet redningsskøyta. Redningsmann Tom hoppet i vannet med en kasse og etter litt lokking hoppet katten opp i kassa for så å bli fraktet trygt til land.



Foto: Tanja Krangnes



#### LEIKANGER:

### Redningsskøyte i Sognefjorden

I slutten av januar var Redningsselskapet på besøk i Leikanger, der selskapet i løpet av 2019 vil etablere seg med et eget frivillig sjøredningskorps. Dermed vil også Norges lengste fjord få sin egen redningsskøyte. Hvert år seiler et sted mellom 300 000 og 400 000 cruisepassasjerer innom Sognefjorden og Sogn og Fjordane, som har nær 4 000 registrerte fritidsbåter og en omfattende ferje- og yrkesbåttrafikk. Det frivillige redningskorpset er allerede godt i gang med å skaffe seg den kunnskapen som trengs før den nye redningsskøyta ankommer Leikanger i løpet av året.



#### STAVANGER:

### Livredder på både sjø og land

På vei til bilen etter en tur rundt Mosvatnet i Stavanger, observerte Hector Alonso Vestbø og Matilde Norberg-Schultz en kvinne med uvanlig oppførsel. Parets raske inngripen var avgjørende for at hun i dag er helt frisk.

– Hun sto stille og holdt på bilen og så rett opp i luften. Jeg gikk bort til henne, sa hallo og spurte om alt var bra eller om hun trengte hjelp. Da hun ikke svarte, skjønte jeg at noe ikke var som det skulle være, forteller Hector.

Kvinnen begynner å lage lyder, og faller om. Matilde og Hector tar imot henne før hun faller. De ringer 113, sjekker at hun puster og får lagt henne i stabilt sideleie. Etter fem-seks minutter er ambulansen på plass, og tar over.

Berit Garvik (75), heter kvinnen som Hector og Matilde hjalp, og hun er helt sikker på at de reddet livet hennes. Hun fikk sagt takk med NRK til stede.

– Jeg hadde ikke kommet på sykehuset, eller vært i live, hvis ikke de hadde fått tak i en sykebil. Jeg er så takknemlig, sier Berit Garvik til NRK.

#### LOFOTEN:

### Evakuerte 80 personer i snøkaos

Redningsskøyta «Det Norske Veritas» ble en viktig og sentral ressurs da Lofoten snødde ned i januar. Sammen med politiet og andre beredskapsaktører bistod redningsskøyta blant annet med å frakte 70–80 mennesker fra Balstadlandet og inn til Balstad, som måtte evakueres på grunn av snøskredfare.



#### LEVANGER:

### Sjøredningskorps i rekordfart

Så er det endelige offisielt, på rekordtid har Levanger fått sitt eget frivillige sjøredningskorps. Den meget driftige og frivillige gjengen i Levanger har jo allerede en god stund vært med i Redningsselskapets beredskapsplan, i form av et prøveprosjekt. Nå kan imidlertid Levanger-gjengen, med leder Geir-Ove Malvik i spissen, med rette kalle seg et sjøredningskorps. Stiftelsesmøtet ble holdt i Redningsselskapets nye lokaler i Levanger. Fra v. regionleder Bertil Holen, Christoffer Strand, Emil Næss, leder Geir Ove Malvik fra RK Levanger og ordfører Robert Svarva.



Foto: Nina Fossum, Indrøyvingen

#### HORTEN:

### Blekkspruten kommer til RS Noatun

Skulpturdesigner Leander (9) har vært i Asker og hjulpet kunstneren Pippip Ferner med å få blekksprutskulpturen helt perfekt. Leander er trukket ut som en av vinnerne i konkurransen om å få tegne en ny bronseskulptur til Barnas skulptursti på og rundt RS Noatun i Horten. Leander har valgt å skape en blekksprutskulptur fordi blekkspruter er så kule. Nå ser han fram til at skulpturen skal avdukes på RS Noatun i juni.



Foto: Fargelab/klen

Foto: Redningsselskapet



#### TROMSØ:

### Blir nasjonal rådgiver

Redningsselskapets mangeårige profil i Tromsø, Arild Braathen, forlater jobben som regionleder i nord, men skal slettes ikke bli pensjonist. Braathen sier til avisa Nordlys at han har som mål å jobbe til han fyller 70, og nå venter nye utfordringer i Redningsselskapet som rådgiver for generalsekretæren. Med utgangspunkt i generalsekretærens stab på hovedkontoret i Oslo, skal han jobbe som samfunnskontakt, med et spesielt ansvar for å følge politikere og organisasjoner.





## NYT BÅTLIVET – PÅ VANNET

NonStop Supreme er rask å påføre og hindrer groe inntil to sesonger, slik at du får mer tid i båt. Noen turer er best alene, andre sammen med familie eller venner. Med Jotun har du tid til å velge.



For tips og råd til båtpussen, se [batmagasin.jotun.no](http://batmagasin.jotun.no)

## HOLD BÅTEN TØRR!

Da vil du øke komfort, sikkerhet og annenhåndsverdi og vekten reduseres. En liten investering i forhold til hva du får igjen.

**Luktproblem?** Kjemikaliefri ozonbehandling dreper bakterier og er den mest effektive og miljøvennlige måten å fjerne lukt.

### All Temp Handy

Mobil Sorpsjonsavfukter effektiv ned til 0°. Avgir mer varme enn den bruker strøm.

**5 års garanti!** KR. 3995,-

### All Temp RS70

Sorpsjonsavfukter som er effektiv selv ved kuldegrader. Kan bygges inn. Slange medfølger. KR. 6995,-



[www.CLIMA-NORGE.no](http://www.CLIMA-NORGE.no)  
Tlf: 51 65 11 51

## NORGES MEST MODERNE BÅTMOTOR TIL MARKEDETS BESTE PRIS!

Hvorfor betale det dobbelte fra en av de store leverandørene? Vi leverer motorer fra 10 til 700 hester til de beste prisene på markedet.



### NYHET!

**Unik ytelse og økonomi!**

Hyundai L700  
12.7 ltr, 6 cyl, 700 hk



Vi leverer over hele landet.  
Opp til fire års garanti.  
Godt servicetilbud.

**Telemark  
Trade AS**

Telefon: 900 33 402  
E-post: [klas.grave@telemark-trade.no](mailto:klas.grave@telemark-trade.no)  
[www.telemark-trade.no](http://www.telemark-trade.no)



### NYHET!

**Aquamot Trend 1,1 Elektrisk motor.**

3,5 hk. 1100 W.  
Børsteløs motor  
Litium batteri 640Wh.  
Inklusiv lader  
Opp til 6,5 timers drift  
Produsert i Østerrike

**Introduksjonspris  
17.990,-**





# Mennesket versus natur

Tekst og foto: Kristina Renate Johnsen



Landligge og redningsskøyta er de to viktigste tiltakene for å gjøre fiskerne trygge under skreifisket.

Etter ukesvis med gnistrende godt vintervær, har værgudene tilsynelatende stått opp på feil fot. De diskler opp med den typen snø som kommer susende sidelengs, og klistrer seg til alt. Båtene som ligger trygt til havn i Vesterålen i dag, glaseres dermed av is i dette nullføre-infernoet. Det er den typen is som kan få bakken (og båten) til å forsvinne under deg på null komma svisj.

Den typen is som gjør fingrene dine og kroppen så kald, at om du skulle glippe taket på kniven, er det ikke sikkert at du merker at du har kuttet ei hovedpulsåre under oljehyret. Så er det å være sjarkfisker også klassifisert av EU som Europas desidert farligste yrke. Øverst på lista, over både tyrefekter og bodyguard, troner det eldste og mest tradisjonsrike yrket langs kysten i nord.

**DET SITRER I KROPPEN**  
til kystfiskerne, som vet at den dorske, gyteklare armadaen av skapninger er ankommet fra Barentshavet. I år, som i fjor, og året før det igjen, så langt tilbake som mennesket har klart å tegne ned historien, har dette ritualet funnet sted i Lofoten og Vesterålen: Skreifisket. Kan-skje ligger det i DNA-et til menneskene her ute, at i februar måned skrus volumet opp til fullt

”

**Saken er den at ting som er bagateller og skuldertrekk på land, kan bli helt fatale ute på havet.**

etter måneder med vinterdvale og lavt batterinivå i kropp og sinn. Skreifisket betyr aktivitet, livskraft og snabba cash. Det betyr en dose risiko og fare, som kan gi et ekstra kick de dagene du drar garnene fulle og balanserer på dekk som en balettdanser. Men det betyr også noen opplevelser som får deg til å føle deg veldig, veldig liten i møte med frådende hav og kvasse skjær.

- Saken er den, at ting som er bagateller og skuldertrekk på land, kan bli helt fatale ute på havet, sier Stian Tobiassen.
- Ting som et lite kutt, en motor som har-ker litt, kan plutselig bety forskjellen på liv og død, sier Stian, som presenterer seg som «Narviks eneste sjarkfisker». Han er en skolert ingeniør som simpelthen ikke kunne holde seg unna det store, blå. Verken verksted eller kontor-pult gjorde susen når han allerede visste hvor han likte seg best.
- Vi hører liksom hjemme på havet, sier han. Men ikke i dag. I dag ligger juskabåten hans på 34 fot, General, til kai i Hovden i Bø i Vesterålen. Dette er ett av de eldste fiskeværene i regionen med yderst kort vei til fisken, og ei god, naturlig havn i ly mot vinden. De tilltrekker seg båter fra Helgeland, Sunnmøre, Trøndelag under skreifisket. Kompis og kollega Øyvind Sollie fra Evenskjær, har også skaffet seg båt – Sylvester, en 30 fot sjark. Sammen tar de turen utover til Vesterålen når skreien siger inn.
- Å gå ut på feltet sammen, og holde et øye med hverandre, er en trygghet, sier Stian.
- Men det aller viktigste er å vite at redningsskøyta er i beredskap. Senest i fjor måtte jeg slepes i land da jeg fikk problemer med kjøleelementet i motoren på båten. Uten redningsskøyta, hadde jeg ligget tynt an, sier han.
- Øyvind hadde sin første skreisesong i fjor, og bestemmer seg for å legge inn nummeret til redningsskøyta på mobilen sporenstreks.
- Det kan komme godt med. Du vet aldri.

**LOKALPATRIOTEN**  
Ulf Hansen, som til daglig bor og jobber i Trondheim, trekkes nordover som en møll mot ei blin-



**Innimellom maydayene:**  
Hvert år sleper de båter i nød i land, de hopper i havet og skjærer løs garn og redder liv og eiendeler. Innimellom nødmeldingene venter de. – Det er en livsstil å være i beredskap. Plutselig må vi være klar til å dra på oss dykkerutstyr eller dra ut på feltet, sier skipsfører Anders Remme-Klaussen





**Over:** Like trofast som måkene følger redningsskøyta fiskeflåta under skreifisket. Her ser vi redningsskøyta «Biskop Hvoslef» fra Lofotfisket i 1936. Henrik Gjølseth er navnet på en av mannskapetn.

**Høyre:** Ulf Hansen har forvandlet garasjen sin til et slags velferdshus for fiskere. Her deles mer eller mindre sanne historier på dager med landligge.



kende fjøslykt når skreifisket starter.

– Du kommer liksom ikke unna det, når du er født og oppvokst her, sier han.

På tunet til barndomshjemmet hans står en garasje som umulig kan være stor nok til å romme mer enn en personbil og en middels stor gressklipper. Og her, av alle steder, er det fiskerne møtes. Garasjen er blitt et slags fiskervelferds-hus innredet med sitteplasser, der radioen surrer, kaffen er kokt, og Ulf alltid er klar til å dele en nogenlunde sann historie. Det kommer godt med på dager med landligge.

Konrad Hansen og Jan-Tore Enoksen er gjenangere i garasjen. Selv om kroppen sitrer etter å komme seg igang med skreisesongen, vet de bedre enn å gå ut på en dag som i dag.

– Respekten for havet er enormt viktig, sier de.

Jan-Tore får et alvorlig drag over ansiktet, når han minnes hva som skjedde i fjor.

En av de yngste fiskerne som kom tilreisende fra Helgeland, gikk ut med båten, selv om det var meldt full storm. De kunne ikke annet enn å følge ham som en liten prikk på Marine Traffic-appen på mobilen.

**– VI HADDE EN DÅRLIG FØLELSE,** hele gjengen. Og da vi ikke fikk tak i ham, skjønte vi jo at det hadde gått galt, sier Jan-Tore.

Fiskeren hadde fått problemer med dieselfilteret på motoren.

– Dette er jo annerledes enn å få motorstopp på en bil, for da er det verste som skjer at du blir stående. På havet skjer det motsatte, du blir dratt avgårde, sier Jan Tore.

Stormen var i ferd med å sende sjarken rett mot klippene i fjæra. Redningsskøyta oppfattet mayday-ropet, og kom så raskt de kunne.

I mellomtiden klarte den unge fiskeren å starte motoren med korte støt innimellom bølgetoppene – akkurat såpass at han kom seg unna steinene.

– Han hadde blitt knust om ikke redningsskøyta hadde hentet ham. Det knøt seg i magen og vi var virkelig redd for at han skulle omkomme. Derfor er det så uhyre viktig å ha denne gode beredskapen, det redder liv og verdier, sier Jan Tore.

**MYRE HAVN**

er normalt sett i ly for de fleste vindretninger. Men vindretninga i dag, fikk RS «Knut Hoem» til å dundre mot kaia ved hovedkvarteret sitt på Myre såpass at mannskapet var redd for å ødelegge både båt og kai. Skipsfører Anders Remme-Klaussen, overstyrmann Preben André Pettersen og maskinsjef Eyvind Wahl tøffet derfor over til motsatt side av havna. Vi finner dem i ly for uværet ved den store forfabrikken BioMar.

Dette trespannet lever og bor sammen i fire uker i strekk. De skal tåle overgangen mellom dørgende stillhet og plutselige topper med utrykning med stoisk ro. Det blikkstilte været som har vart i ukesvis her i nord, har gitt dem en rolig vinter. Vinterfisket hittil har beint fram vært en dans på isroser. Men idet skreisesongen



**Han hadde blitt knust om ikke redningsskøyta hadde hentet ham. Det knøt seg i magen og vi var virkelig redd for at han skulle omkomme. Derfor er det så uhyre viktig å ha denne gode beredskapen, det redder liv og verdier.**

kicker inn, ligger det an til flere oppdrag. Da ankommer båter fra fjern og nær, samtidig som yr.no hinter til skummende bølgetopper.

Eyvind myser skeptisk mot iPaden:

– Jeg ser mer på det som en slags profesjonell gjetning, humrer han.

For er det én ting som opptar dem, så er det været. Det har alt å si for arbeidet de gjør, og hva de kan forvente seg.

– I godt vær, går det meste som det skal for fiskerne. Det samme gjelder skikkelig uvær, for da holder de seg i land. Men når det er halvdårlig, det er da vi plutselig får mye å gjøre. Når det er mye bevegelse i båten, er det fort gjort at det skjer noe.

– Hvilken type oppdrag er det dere har mest av under skreifisket?

– Garn i propellen. Uten tvil.

De er alltid parat til å rykke ut, enten det er problemer over eller under havskorpa. Å dra på seg dykkerutstyret og plopp uti, gjør de uten å mukke. Både Anders og Eyvind er dykkere.

– Men ikke på åpent hav. Vi sleper båten til kai først, før vi hopper uti. Det er ei mye bedre løsning reint sikkerhetsmessig.

**MEN SELV PÅ EN DAG SOM DENNE**

er det båter som insisterer på å gå ut. Været er i ferd med å løye litt, og brødrene Stian og Jøran Settnøy fra Rørvik har ligget henslengt lenge nok i Velferdsbua til Myre Fiskemottak og sett på TV. Batteriene er fulle, de vil ut og dra fisk over ripa på MS «Sulavåg», en 50 fot garnbåt som de eier og drifter sammen med far.

Under dekk ligger faren deres, Roald, og sover seg opp til ei økt med mye bevegelse og sjøgang.

– Seinest i høst fikk vi hjelp av redningsskøyta her da vi fikk garn i motoren, sier Stian Settnøy.

Det bemerkelsesverdige er at når arbeidsdagen på MS «Sulavåg» er omme, hopper begge brødrene om bord i hver sin sjark og legger ut på feltet igjen. Settnøy-rederiet har rett og slett tøffet nordover med tre båter. Dagene er lange og mange ganger heftige.

– Det betyr mye for oss fiskere å vite at hjelpen er i nærheta om noe skulle skje, sier de.

På mange måter virker det kanskje nådeløst: Mennesket mot en lunefull, flytende verden som tar like mye som den gir. Men fiskerne har lært seg sine triks.

De har lært seg å kjenne havet, og de har lært seg når de skal holde seg på land. I dag er én av disse dagene der landligge er det beste alternativet til skader på båt, bruk og i verste fall: Mannskap.

Å holde seg på land kan være ei viktig investering i å ta vare på liv og helse. Men noen ganger må grensene pushes for å klare seg i dette gamet.

Da er det helt avgjørende å vite at de ikke er alene ute på storhavet. **R**



Stian Settnøy er fisker om bord på MS «Sulavåg». De fikk hjelp av redningsskøyta senest høsten 2018, da de fikk garn i propellen. – Uvurderlig og livsviktig, sier han om hjelpa de fikk.





## Noen ting er viktige å snakke om.

## Andre ting er viktige å skrive ned.

Kun 10 % av nordmenn skriver testament. Et testamente sikrer at dine eiendeler og midler fordeles slik du ønsker, og det er derfor mange gode grunner til å skrive testament. Å gi en gave til en veldedig organisasjon, kan være én av dem.

Les mer på [detgodetestament.no](http://detgodetestament.no)



## Kjære alle bidragsytere og støttespillere til Redningsselskapet

**E**n stor takk til dere alle – for å ha bidratt til et ekstra godt år for Redningsselskapet. For 2018 var et godt år. Det skjønner vi når vi ser oss tilbake. Aldri har oppdragene vært flere, aldri har RS-flåten vært større og bedre, aldri har vi kunnet bidra mer til beredskapen langs den lange kysten vår. Dette er takket være deg!

Og misforstå meg rett: Det aller beste hadde jo vært at ingen hadde trengt vår assistanse. At alle motorer fungerte, at ingen båter kjørte på skjær, at ingen personer falt i vannet og at sola skinte over et blått og fredelig hav. Men sånn er det ikke. Vår vakre og lange kyst er tøff, været er utfordrende, og selv moderne og kostbar teknologi svikter oss fra tid til annen. Stadig flere vil være i, på og ved vannet. Og derfor blir behovet for hjelp og beredskap større, ikke mindre.

Så det er det vi jobber med hver eneste dag; å være til stede der det trengs, når det trengs. Det betyr at vi må være nær dere, der dere ferdes, der dere bor og jobber. Noe som igjen betyr flere fartøyer og økt rekkevidde. I fjor kunne vi, med stor glede, fastslå at RS-flåten vokste. Nå teller den 51 redningsskøyter. 26 bemannet med ansatte mannskaper, 25 bemannet med frivillige. En av våre store skøyter fikk en ny og fast stasjonering i Mehamn, det sikrer den utfordrende kysten og havområdene i Finnmark. Ett nytt sjøredningskorps med frivillige som sørger for beredskap døgnet rundt på de mindre redningsskøytene, ble opprettet i Levanger. Snart er også korpset i Leikanger operativt. Tre nye skøyter ble tatt i bruk i fjor. I tillegg til å øke totalantallet sørger de for en nødvendig modernisering av RS-flåten. Denne veksten hadde vi ikke klart uten dere støttespillere og bidragsytere. Med flere skøyter under bygging er det fint å kunne fastslå at heller ikke 2019 blir noe hvileår. Gode donatorer, altså enkeltpersoner, stiftelser og organisasjoner som bidrar med penger til nye skøyter, er uvurderlige hjelpere. God økonomistyring i RS er også en grunnstein i dette arbeidet.


Ordet tillit er mye brukt i Norge det siste året. Vi diskuterer friskt hva som er viktig for oss. Det handler om den norske – eller den nordiske – samfunnsmodellen, der tillit står sentralt: Tillit

til hverandre, til institusjoner, til hvordan vi blir tatt vare på. Det er veldig gledelig å registrere at vi i Redningsselskapet er en del av denne helheten. Målinger viser at dere der ute har stor tillit til oss, at vi er en troverdig og verdsett aktør. At dere rett og slett stoler på oss, både i det daglige og når ulykkesalarmen går. Den tilliten skal vi ta vare på.

Vi mener vi bygger både tillit og tilfredshet ved å kunne invitere stadig flere til vår stolthet RS Noatun. Det nybygde sjøredningssenteret i vannkanten i Horten ble i januar 2018 åpnet av Kong Harald. Våre ambisjoner for RS Noatun er store. Her skal vi skape landets ledende senter for sjøsikkerhet og maritim kompetanse, både for våre egne faste og frivillige mannskaper, samt for de som bruker sjøen og havet profesjonelt og på fritiden. I tillegg til kurs- og opplæringsvirksomheten huser RS Noatun vårt nye kundesenter. Her har vi «hentet hjem» og samlet mange av våre tjenester overfor publikum, her vil dere møte ansatte som kjenner til alle deler av RS-virksomheten. Medlemskap, kurs, konferanser, Småbåtregisteret; alt ivaretas av et kundesenter som nå jobber målbevisst for å tilby en god oppfølging av alle henvendelser og spørsmål. Nøl ikke med å ta kontakt, vi vil gjerne høre fra deg!

Et viktig spørsmål til slutt:

Vet du og dine nok om hvordan dere forebygger drukningsulykker? Mer spesifikt: Hvordan er svømmeferdighetene i familien? Tar dere på redningsvest og bruker dødmannsknappen i båt? Er båtføreren alltid edru? Passer dere på hverandre på brygga og når dere bader?

Dessverre må jeg minne om dette, for 2018 og den nydelige sommeren resulterte i triste tall for antall druknede. Dette må vi gjøre noe med. Derfor forsterker Redningsselskapet nå arbeidet mot drukning, i form av flere forebyggende aktiviteter, holdningskampanjer, flere ansatte og økt nærvær. For å komme nærmere vår visjon om at ingen skal drukne trenger vi så mange allierte som mulig. Delta i dugnaden. Velkommen på laget! 



**Rikke Lind**  
Generalsekretær

*Rikke Lind*





# Helmaks fra Olsenbanden

De er kjent som Olsenbanden og er drivkraften bak Frivillig land i Horten. Familien Olsen har frivillighet i blodet og står på for å få den nyetablerte avdelingen på beina.

Tekst og foto: Sofi Lundin

**250** vafler, noen hundre pølser og like mange kaffekopper. Kiosksjef Irene Olsen hadde mye å gjøre da Redningsselskapet feiret St. Hans i sommer på RS Noatun i Horten.

– Jeg var både sliten og veldig fornøyd da kvelden kom. Heldigvis var jeg ikke alene. Hele familien sto på fra tidlig morgen til sen kveld, sier Olsen.

Sammen med mannen Geir, sønnene Morten og Dan, svigerdøtre og barnebarn har Irene stått for mye av aktivitetene til Frivillig land i Horten siden åpninga tidligere i år. Hele familien gir av

fritiden sin til frivillighet og sjøliv. Engasjementet i Redningsselskapet begynte med familiens siste sjømann.

Med hvalfangst og polarpionerer tilbake i slekten, har mange i familien Olsen hatt et forhold til saltvann. Irenes ektemann, Geir Olsen, sier at han er slektens siste sjøfarer. I 1976 var 15-årige Geir mannskap på «Christian Radich» og seilte på kryss over Atlanteren for å feire USAs 200-års jubileum. Han seilte utenriksfart lenge før han stiftet familie og tok en jobb på land. Årene på sjøen savner han stadig.

– Tiden på sjøen var et eventyr og tankene

går ofte dit. Heldigvis finnes Facebook så jeg kan holde kontakten med gamle skipskamerater, sier Geir.

De siste 20 årene har han reist på tvers over Norge i salgsjobben for et lastebilfirma.

– Årene har bare gått og jeg har vært travelt opptatt med jobb og familie. Endelig har jeg tid til å satse på noe jeg har lyst til. Jobben som frivillig gir meg utrolig mye, sier han.

**MARITIM STORSATSING**

Da Redningselskapet søkte frivillige til den nye basen i Horten i fjor, sørget Geir for å melde seg

”

**Vi kaller oss selv for «50-prosenten» siden halvparten av alle som stiller til engasjement heter Olsen til etternavn.**

inn før alle andre.

– Jeg har fulgt utviklingen til Redningsselskapets nye senter i Horten helt fra starten. Det var ingen tvil om at jeg skulle bli en del av det, og nå har jeg fått med meg hele familien, sier han.

RS Noatun på Langgrunn i Horten er Redningsselskapets nye senter for sjøsikkerhet og maritim kompetanse. Her, i et bygg rett ved kanalen som renner inn fra Oslofjorden, har både sjøredningskorpset og Frivillig land sine lokaler. På det rundt 4 000 kvadratmeter store området skal det gis opplæring til sjøfolk fra hele verden. Her vil både frivillige og Redningsselskapets faste ansatte få tilbud om den beste og mest moderne opplæringen innenfor søk- og redningsarbeid (SAR) og navigasjon. RS Noatun er hjem for Sjøredningsskolen og Småbåtregisteret. I tillegg til et skolesenter med en omfattende simulatorpark og undervisningsbygg, rommer senteret hotell, restaurant og eventpark.



**Venstre:** Familien Olsen utenfor lokalene til Frivillig land Horten. Fr.v. Morten Olsen, Geir Olsen, Lene Kaland, Mariann Velle-Olsen, Dan Velle-Olsen, Irene Olsen

**Over:** Geir Olsen og sønnene inne på verkstedet. Sønnene er begge mekanikere og står får mye av det tekniske arbeidet på basen.






Elias-kjøring er et av mange ansvarsområder for Frivillig land. Med egen båtplass for Elias ved RS Noatun i Horten er Elias en glede for hundrevis av barn hvert år.

– Familien gjør en unik innsats i Horten. De stiller alltid opp og holder i det meste som skjer. Vi kaller dem bare for Olsenbanden, sier Anders Westrum Økstad, rådgiver ved Region Sør i Redningsselskapet.

**EN FAMILIE FOR FRIVILLIGHET**

Å legge mange timer i året på frivillighet er ikke noe nytt for familien. Vi er en familie med frivillighet i seg. Vi har alltid vært med på dugnader og stilt opp på ulike arrangementer, sier Irene. Familiens yngste medlem, Siri (9), var en del

av staben da Frivillig land var med på et arrangement for vanskeligstilte familier i sommer. – Hun fartet rundt med en T-skjorte som det sto instruktør på, og hjalp alle barna med å få på seg redningsvest. Hun tok ansvar hele dagen, det var veldig fint å se, sier Geir. Drivkraften bak den store interessen for Redningsselskapet er barna. – Våre barnebarn har stor glede av alt som skjer, de har fått bedre selvtillit og er blitt skikkelig sjøvante. I stedet for å sitte hjemme og bli gamle, kan vi være med på noe som betyr uendelig mye for barn og unge, sier Irene. 

**VOLLEN SLIPP**  
WWW.VOLLENSLIPP.NO | +47 66 90 44 66

**Vurderer du ny motor i båten din?**  
Ta kontakt med oss for et uforpliktende tilbud.

**YANMAR**

**Yanmar forhandler i Asker!**  
**Salg av motor & deler**

**Vi tilbyr også:**  
Slippsetting/truckløft inntil 50 tonn / 5m bredde  
Vårklargjøring | Motorservice  
Glassfiberarbeid | Utstyrsmontering  
Sveisearbeid  
Spyling | Stoffing | Polering  
Rens av teak



Slommestadveien 424, 1390 Vollen • 66 90 44 66 • [service@vollenslipp.no](mailto:service@vollenslipp.no)



# Bestill nå!

## KALESJE

Vi har over  
5000 originalmaler.

## PUTER

Be om tilbud  
på nye puter!

**10%**  
messerabatt

## STOLER

En av Skandinavias største  
produsenter av båtstoler

## MADRASSER

Vi produserer madrasser  
på spesialmål!

# Kalesjer.no - Tlf. 69 00 13 50

## Besøk oss på Sjøen for alle!



**HANSEN**  
PROTECTION

Du finner oss  
på stand  
**D03-10**



20. - 24. MARS 2019  
NORGES VAREMESSI, LILLESTRØM

## Formsyddde madrasser

Vi lager din madrass etter  
dine ønsker. Ta kontakt  
for pristilbud!



### PRISEKSEMPEL

Formsydd overmadrass  
innenfor 150 x 200 cm

**3690.-** fritt levert i hele Norge.

### KORT LEVERINGSTID!

Ved behov for maltaking av  
madrass sender vi malpakke  
kostnadsfritt ved bestilling av  
madrass.

Formtilpassede tepper!  
Ta kontakt for pristilbud!

Bruk sirkulasjonsmatte  
rundt madrassene, og  
unngå fuktoppsamling!

Tlf. 77 01 71 11  
post@stene-as.no  
www.stene-as.no

**STENE AS**



**Feil propell vil begrense båtens  
ytelse. Vi har propellere spesielt  
tilpasset din båt og et stort  
utvalg ankervinsjer.**

Riktig propell er avgjørende for din båt, og at systemets enkelte komponenter er tilpasset hverandre, kan utgjøre store forskjeller for fart og forbruk. Michigan leverer en lang rekke propeller, standard design og spesialtilpasninger, til alt fra små snekker og opp til store skip. Vi hjelper deg å velge rett. Lofrans vinsjer benyttes av de fleste ledende båtbyggere over hele verden. Høykvalitative komponenter og nøye utvalgte materialer gir en ekstrem pålitelighet og ytelse. Bare metaller tilpasset maritimt miljø brukes i produktene. Lofrans ligger alltid i forkant når det gjelder elektro-mekanikk og har vært en pioner når det gjelder nye innovative tekniske løsninger.



Progress Ingeniørfirma AS - en av Norges ledende bedrifter innen fremdrift av båter og mindre skip. Vi representerer en rekke leverandører av kvalitetsprodukter, og kan i dag levere de fleste komponenter til fremdriftsanlegg.

**Progress**  
INGENIØRFIRMA AS

www.progressing.no  
Tlf.: 22 02 79 00

- Spesialist på fremdrift



# POLITIETS SJØTJENESTE

De prioriterer nærhet til publikum, men får refs for å være for lite på sjøen. Med rundt 900 000 fritidsbåter på vannet har sjøpolitiets tilstedeværelse aldri vært viktigere. Nå skal kystberedskapen styrkes med storsatsing på samhandling.

Tekst og foto: Sofi Lundin



Eva Brekke, politiførstebetjent og  
avsnittsleder for politiets sjøtjeneste i Oslo.





**Over:** Oslopolitiet på vinterpatrulje.  
**Høyre:** Politiinspektør Ole Petter Parnemann.

Røyken fra badstubåten blir usynlig idet den møter den hvite vinterhimmelen. Luften er bitende kald og vannet ligger flatt når politibåten «Vekteren» smyer seg innpå for å hilse på badegjestene. Vennegjengen, som har leid badstuen for dagen, stuper ut i den iskalde Oslofjorden og fniser høyt over at de plutselig har fått politiet som publikum.

– Jobben vår handler ikke bare om å kontrollere folk på sjøen. En av de viktigste oppgavene våre er å vise nærhet til publikum, og slå av en prat så snart vi får mulighet til det. Om vinteren, når det er roligere på sjøen, blir det ofte tid til det, sier Eva Brekke, politiførstebetjent og avsnittsleder for politiets sjøtjeneste i Oslo.

For ganske nøyaktig seks måneder siden viste Oslofjorden seg fra en helt annen side. Båtene lå tett og badegjestene kjempet om plassen.

**SVEKKET SJØTJENESTE**  
Sommeren 2018 var hektisk og i fjor utførte Oslopolitiet rundt 2 000 kontroller på sjøen. Med tre

båter til disposisjon, og patruljer som er ute på sjøen hele året, er hovedstadens sjøtjeneste godt rustet for oppdragene. Slik er ikke situasjonen alle steder i landet.

I Vestfold har politiet kun én politibåt som skal dekke fylket, fra Sande i nord til Nevlungshavn i sør. Hele Nordland har bare én båt og slik er situasjonen flere andre steder i landet. De som ikke har egne politibåter er dermed nødt til å låne fartøy, eller lene seg på samarbeidspartnere, om det skjer en alvorlig ulykke til sjøs.

– En av politiets primære oppgaver er å være synlig og vise nærhet til publikum på sjøen. Det har politiet slitt med de siste årene. Mange av politidistriktene har, av ulike grunner, ikke hatt mulighet til å løfte fagområdet høyt nok. At dette har gått utover sjøtjenesten er også lett å lese fra statistikken de siste årene, sier Ole Petter Parnemann, som er politiinspektør i Politidirektoratet (POD) med ansvar for blant annet sjøtjenesten.

Fra 2015 til 2016 gikk antall kontroller til sjøs på landsbasis ned fra 10 800 til vel 6 700. Det er



En av de viktigste oppgavene våre er å vise nærhet til publikum, og slå av en prat så snart vi får mulighet til det.

en nedgang på 43 prosent. I 2017 steg antallet noe og i fjor utførte sjøpolitiet rundt 9 000 kontroller, ifølge tall fra fagbladet Politiforum.

– Det handler dels om mangel på ressurser, og dels om hvordan politidistriktene fordeler ressursene mellom land og sjø. Dette er et lokalt ansvar, og det er politimesteren som har siste ordet. Dog er utfordringene ganske forskjellige langs kysten landet rundt, sier politiinspektør Parnemann.

**HISTORISK AVTALE**  
Samtidig som politiet får ris for lav prioritering av sjøtjenesten, satser de stadig mer på samhandling. Redningstjenesten i Norge er basert på samarbeid mellom en rekke ulike instanser og politiet jobber tett sammen med mange, deriblant Kystvakten, ambulanse og Røde Kors. Politiet og Rednings-selskapet har alltid støttet hverandre, men samarbeidet har aldri vært bedre enn i dag. En av grun-nene til det er en historisk samarbeidsavtale som ble realitet i fjor. Med den nye avtalen kan politiet i dag bruke redningsskøyter til sine oppdrag, noe som øker beredskapen og reduserer responstiden ved kritiske hendelser. Via avtalen kan politiet blant annet få hjelp til transport av tjenestemenn der det ikke finnes politibåter tilstede.

– Vi har etablert et mye tettere samarbeid med Redningsselskapet i dag enn det vi hadde tid-ligere, både gjennom den nye samarbeidsavtalen, men også via flere andre samarbeidsflater, sier politiinspektør Parnemann. Avtalen gjelder i tre år med mulighet til forlengelse.

– Når det gjelder politiets beredskap langs kysten er Redningsselskapet en vesentlig bidrags-yter. Denne samarbeidsavtalen har styrket vår kystberedskap, og dette ser vi meget positivt på og ønsker å utvikle videre, sier Parnemann.

**STØRRE OG RASKERE BÅTER**  
En båtlivsundersøkelse som ble utgitt av Kongelig Norsk Båtforbund i fjor, viser at det aldri har vært flere som ferdes på sjøen. I 2017 var tre av fem nordmenn på båttur, noe som betyr en økning på ni prosent fra 2011. I dag er det rundt 900 000 fritidsbåter i Norge, mot 750 000 for seks år siden, ifølge undersøkelsen.





”

Folk på sjøen er generelt flinke til å følge regler og det hører sammen med at vi er godt synlige der ute.



Øverst: Sjøpolitiet i Oslo på patrulje.  
Nederst: Sjøpolitiet fikk 50-foteren «Vekteren» i 2014.



Båtene blir både større og raskere, noe som skaper flere utfordringer for beredskapsstyrkene langs kysten. Da sjøpolitiet i Oslo fikk 50 foteren «Vekteren» i 2014 var den siste skrik innen moderne teknologi på vannet. I fjor kom en Goldfish M12 i havn. Med litt over tusen hestekrefter kjører den Oslo – Drøbak på rundt 12 minutter.

– Det er i realiteten ikke noen fartsgrense på sjøen så lenge man oppfører seg pent, og man beveger seg i brede fjorder med liten og ingen trafikk. I Hordaland er det noen få båter som opererer med voldsom motorkraft på små båter. Vi snakker med dem. Det er voksne og ansvarsbevisste mennesker, sier Hans Eirik Thue, fagleder i sjøtjenesten i Vest politidistrikt, i en artikkel på aftenposten.no.

**REKORDSOMMER PÅ SJØEN**

Fjorårets sommer var en av de varmeste i Norges historie. Det har aldri vært flere på sjøen og sjelden eller aldri har sjøtjenesten og mannskapene som jobber med beredskap og forebyggende aktiviteter hatt mer å gjøre. Det var flere alvorlige hendelser rundt om i landet, deriblant flere drukningsulykker.

I åttetiden om kvelden, fredag 20. juli 2018 meldte RS «Einar Staff» om en drukning på Ostøya. Da politiet ankom brygga ved Høvik hadde redningsskøyta plukket opp en kvinne ved Lille Ostsund som hadde badet alene og druknet. Hendelsen skjedde rundt 20 dager etter en annen drukningsulykke ved Oksval brygge. En mann var ute med familien i seilbåt og ble funnet av dykkere på 22 meters dyp den samme dagen, ifølge sjøpolitiet i Oslo.

**BÅTFOLKET ER FLINKE, MEN KAN BLI BEDRE**

Politiet som patruljerer på Oslofjorden berømmer båtfolket som de mener er blitt bedre på mye.

– Folk på sjøen er generelt flinke til å følge regler og det hører sammen med at vi er godt synlige der ute. I dag vet folk at de blir tatt om de kjører for fort og det minsker antall ulykker, sier

Øyvind Holm i havnepolitiet i Oslo.

Han ser økt kompetanse blant dagens båtfolk.

– Kravet om båtførerbevis og fritidsskipper-sertifikat for båt over 15 meter har gitt folk bedre kunnskap.

Men å drikke mindre alkohol på sjøen er noe folk må bli bedre til.

– Mange av dem vi kontrollerer har en promille på over 0,8. Folk må tenke over hvor mye de drikker og bli flinkere til å bedømme promillenivået, sier han.

Stadig flere, over hele landet, bruker redningsvest på sjøen. I Vest politidistrikt har vestbruken økt markant de siste årene.

– Vi møter sjelden båtfolk uten redningsvest og det er mye takket være den store satsingen på holdningsskapende arbeid. Vi samarbeider mye med Redningsselskapet, og fokus på forebyggende arbeid har vist gode resultater, sier Thue fra Vest politidistrikt.

Eva Brekke fra sjøpolitiet i Oslo er enig med Thue om at folk er blitt flinkere til å bruke redningsvest. Unntaket er eldre menn som ligger langt etter den yngre generasjonen når det gjelder sikkerhetsbevissthet.

– I november traff vi en eldre kar ved Oscarsborg, i robåt uten redningsvest. Jeg fortalte ham hvor viktig det er å bruke vest, særlig med tanke på temperaturen som var i vannet. Mannen så surt opp på meg og sa «Åå jasså! Blir det varmere i vannet med vest?!», forteller Brekke og ler av mannens sarkasme.

**NAKNE OPPI FYRTÅRNET**

Brekke har vært i sjøtjenesten i over 15 år og har vært på utallige oppdrag siden starten. Mange av dem har vært alvorlige hendelser, men flere har endt lykkelig. Noen av dem sitter ekstra sterkt i minnet, som dagen da de hentet to nakne mennesker som klatret opp i et fyrtårn.

Brekke var ute og patruljerte da meldinga fra operasjonssentralen kom: «To nakne personer sitter oppe i et fyrtårn utenfor Malmøya». De satte fart mot destinasjon «Grasberget lykt». Da de ankom stedet hadde paret blitt plukket om bord av en passerende seilbåt og satt med hvert sitt håndkle rundt seg. Ifølge kvinnen og mannens forklaring til politiet hadde de vært på seiltur da de plutselig følte for å bade. De trodde det var vindstille, men plutselig tok vinden tak i båten. Paret begynte å svømme etter, men ble fort slitne og måtte gi opp. Fyrtårnet ble redningen den dagen. Da politibetjent Brekke og kollegaen kom til stedet hentet de seilbåten og overleverte den til det noe flauere paret.

# FULLBLODS YTELSE



**MERCURY VERADO 400**

En ekstrem motor med avansert og solid teknologi. Jevn, høy og kontrollert ytelse som du kan stole på. Verado motoren med 400 hester leverer et eksepsjonelt dreiemoment i hele turtallsregisteret. Kjapp akselerasjon og høy toppfart er innebygd. Mercury Verado - et hestehode foran.

  
**MERCURY**  
GO BOLDLY



mercurymarine.com



# SOMMEREN 2019



## SEAWEEDFESTIVALEN

**Norges eneste algefestival 31. mai - 2. juni**

Velkommen til Sørlandet og ett av sommerens høydepunkter! Odderøya museumshavn og Lindesnes fyr har startet et samarbeid der vi ønsker å sette fokus på tang og tare. Vi inviterer ledende forskere, kokker, marinbiologer og flere til å vise frem algenes muligheter og bruksområder. Resultatet er en festival som går over tre dager i Kristiansand og Lindesnes.

[www.facebook.com/seaweedfestival](http://www.facebook.com/seaweedfestival)

## TEMAOMVISNINGER HVER DAG I JULI

På Lindesnes fyr kan du oppleve temaomvisninger i hele juli. Her kan du oppleve natt på fyret, vær-rapportering med fyrvokteren, bruk av Norges eneste operative tåkelur, Lindesnes som kystfort og mer.

[www.facebook.com/lindesnesfyr](http://www.facebook.com/lindesnesfyr)



## VAMP-KONSERT 28. juli

Vamp er et av Norges aller største turnéband, og i år holder de konsert på Lindesnes fyr igjen. Vi gleder oss. Kjøp billett allerede nå. [www.lindesnesfyr.no](http://www.lindesnesfyr.no)



## LINDESNES INTERNASJONALE KAMMERMUSIKKFEST

**6. - 8. september**

Klassiske konserter i tre dager i Fjellhallen under Lindesnes fyr. En helt egen atmosfære i Norges sydligste konsertsal med internasjonale artister!

[www.facebook.com/lindesnesfyr](http://www.facebook.com/lindesnesfyr)



VELKOMMEN TIL LINDESNES FYRMUSEUM



38 25 54 20 [www.lindesnesfyr.no](http://www.lindesnesfyr.no)

## HEMMELIGHETEN LIGGER I FLYTEN



Uni Micro har utviklet et av Norges mest komplette økonomisystemer.

[www.unimicro.no](http://www.unimicro.no)

**unimicro**  
ØKONOMISYSTEMER

Det unike og patenterte bryggfendersystemet med suveren fleksibilitet, styrke og energiabsorbering.

Nå med:

- Sterkere innfesting
- Bedret overflate
- Enklere montering

100% resirkulerbar

Fleksibel, myk og sterk fenderprofil av skummet TPU for en rekke bruksområder.

- Brygger • Båter • Påler • Garasjer • Traller
- Korridorer • Vegger • Lasteramper +++

Parma Plast as

[www.parmafender.no](http://www.parmafender.no)  
[post@parmaplast.no](mailto:post@parmaplast.no)

+47-56 31 69 00

## Få den beste komforten - året rundt, jorden rundt

Nyt komfortabelt klima i deilige omgivelser - hver gang du er på havet uansett vær! Webasto tilbyr varmeløsninger til alle type båter, alt fra en liten seilbåt til en stor yacht eller redningsbåter.

[webasto.no](http://webasto.no)





# Nyttige, smarte og kule

Tekst: Lars Kristian Mosby Enger. Foto: Produsent



### Undertøy i nytt materiale

Pris: 1 090 kroner per plagg. sailtuv.no

HydroMerino er et helt nytt komposittmateriale som er utviklet ved hjelp av Dong-feng Race team under Volvo Ocean Race. Materialet består av merionoull, polyester og polypropylen. Sammen skal dette gi et varmt, luktfritt og vannavvisende materiale. Produsenten mener nyheten er det perfekte lag å ha tetttest mot kroppen, under mellomlag og seildress. Zhiks nye baselag kommer som både stilongs og topp.

### Nå enda sikrere

Pris: 3 950 kroner  
pronav.no

Fastfind 220 er verdens første personlige nødpeilesender som får innebygd både GPS og GALILEO GNSS-mottakere, for enda raskere og mer nøyaktig posisjonslokalisering fra det øyeblikket man aktiverer PLB'en. I praksis betyr det at den personlige nødpeilesenderen har enda flere satellitter å sende nødmeldingen via. Dette gjør det enklere å finne den nøyaktige posisjonen til den som trenger hjelp. Fastfind 220 leveres med 24-timers batteri som tåler inntil -20 grader. Tester man PLB-en 12 ganger i året, skal batteriet likevel holde i seks år fra produksjonsdatoen.



### Varm i vintermånedene

Pris: 359 kroner  
stokken.no

Rapala Sportsman vinterstøvel har lav vekt og uttagbart fôr som gjør at de tørker fort. Støvelen holder deg varm på beina ned til -30 grader, og de skulle derfor passe fint til så vel isfiske som båtturer i vintermånedene.



### Piff opp båten din

Pris: 2 066 kroner  
pronav.no

For å få båten litt sprekere kan kanskje disse høyttalerne fra Fusion være akkurat det du trenger. Høyttalerne i XS-serien har LED-lys i flere forskjellige farger, slik at du kan sette den rette stemningen om bord. XS-serien består av 6,5 tommers marinehøyttalere på 200 watt. De er støv- og vanntette med IP65-klassifisering, noe som innebærer at de er støvtette, og tåler å bli spylt med en hageslange.



### Avansert ekkolodd

Pris: Fra 10 990 kroner. mjoservice.no

Lowrance HDS Live har et såkalt sanntidsekkolodd. Det innebærer at det man ser på skjermen ikke er områder man har passert, men området som faktisk er under båten i samme øyeblikk. I tillegg har den nye kombiinstrumentserien innebygd StructureScan-modul, som gir deg fotolignende bilder av bunnen. Da StructureScan ble lansert i 2009 ble det regnet som en liten revolusjon for ekkoloddet. Nå har teknologien blitt enda noen hakk bedre, og dagens ekkolodd gir fiskeren store fordeler i «kampen» mot fisken. HDS-serien er i tillegg til ekkolodd også en kartplotter som kan brukes sammen med Navionics eller C-MAP-kart. Av bonusfunksjoner får man blant annet anropsvarsling og tekstmeldinger fra mobilen opp på skjermen. Den nye kartplotter-serien fra Lowrance kommer i flere forskjellige utgaver, fra sju til 16 tommers skjermstørrelse.



### 19 verktøy i ett

Pris: 1 599 kroner  
ultimatenordic.no

Super Tool 300 er siste tilskudd innen multiverktøy fra anerkjente Leatherman. Nyheten har 19 verktøy som i følge produsenten enkelt kan åpnes selv med hansker på. SUPER TOOL 300 har en ekstra stor tang med smal spiss, som gjør det enkelt å komme til på trange plasser hvor det ellers vil være vanskelig å få skikkelig tak med tang. I tillegg til de vanlige verktøyene man ofte finne på Leathermans multiverktøy, har denne utskiftbar avbitertang som enkelt kan byttes ut for å tilpasses enhver oppgave.

### Varm mat på turen

Pris 0,5 L: 460 kroner  
jernia.no

På dagsturer i båten kan det være deilig å ha med seg varm mat fremfor å fyre opp grillen eller varme mat på bål. Med en mattermos holdes mat varm og kald mat kald. Det som skiller en mattermos fra en drikketermos er den store åpningen, som gjør det enkelt å få ut maten med skje. Stanley Classic mattermos finnes i både 0,5 og 0,7 L og kan holde innholdet varmt i henholdsvis 12 og 15 timer. Classic 0,7 L har også et praktisk, sammenleggbart håndtak. Termosen kommer i grønn eller blå farge.



### Vanntett båtstereo

Pris: 3 389 kroner. gussi.se

Svenske Gussi lanserer nye DAB-radioer på løpende bånd. Sist ut er radioen med det velklingende navnet G4-RM800DBVPR. CD-spilleren er for lengst droppet til fordel for Bluetooth-streaming fra mobil og nettbrett. Det gjør at stereoanlegget ikke lenger trenger så mye plass som tidligere. G4-RM800DBVPR stikker bare ti centimeter dypt, og vil derfor gi langt bedre plass til kablene enn eldre radioer med CD-spiller. Anlegget har i tillegg til DAB+-radio også mulighet til å spille musikk fra USB-stikk, for de som måtte ønske det. Denne inngangen kan også benyttes til lading av mobil.

### Ta video under vann

Pris 19 500 kr. marinfo.no

Det nye undervannshuset Hugyfot Vision Hero er et meget avansert undervannshus for GoPro. Vision Hero tåler trykket som finnes på 200 meters dyp. Det er sannsynligvis en del mer enn dykkeren klarer. Undervannshuset er laget for GoPro Hero 5,6 eller 7. Vision Hero har to batteribanker, som garantert skal holde i fem timer. Den medfølgende sju tommer store skjermen kobles til kameraets HDMI-utgang og sikrer at man har full kontroll på hvilke bilder man tar under vann.





# Mer kunnskap og målrettede tiltak skal redusere drukninger i Norge

Tekst: Eigil Andersen



Tanja Krangnes er ansvarlig for fagfeltet drukning i Redningsselskapet.



## Har du opplevd en drukningsulykke?

Vi ønsker å komme i kontakt med deg som enten har vært nær på å drukne selv, vært med å redde noen fra å drukne eller har opplevd en drukningsulykke der noen døde. Din historie, eller historien til noen du kjenner, kan gi oss mer kunnskap om drukning som vi kan bruke til å lage gode, forebyggende tiltak.

Send en e-post til [tanja.krangnes@rs.no](mailto:tanja.krangnes@rs.no) eller ta kontakt på tlf **90 73 74 21**.

81 menn og 21 kvinner døde av drukning i 2018. Det er ti prosent flere enn i 2017 da 93 omkom i drukningsulykker.

Det er særlig drukning i forbindelse med bading som bidrar til økningen i 2018 sammenlignet med 2017. I 2018 døde 18 personer av drukning i forbindelse med bading, mot tre året før. Ni av de omkomne var i 70- eller 80-årene, mens tre var barn mellom ni og 14 år. – Det høye antallet er trolig et resultat av en uvanlig fin sommer med stor badeaktivitet. Flere av de omkomne har badet alene, og kanskje overvurdert egne ferdigheter, sier Tanja Krangnes, som leder den nyopprettede seksjonen for fagfeltet drukning i Redningsselskapet.

### FÆRRE DRUKNET FRA BÅT

På den positive siden går antall drukningsdødsfall i forbindelse med bruk av fritidsbåt og vannsportaktiviteter ned. 17 av de omkomne personene druknet fra fritidsbåt, to fra kajakk/kano og én fra padlebrett. Året før druknet 26 personer fra fritidsbåt og to fra kajakk/kano. Fall fra land/brygge i sjø, innsjø eller elv sto for nærmere 50 prosent av alle drukningsdødsfall i 2018.

– Denne kategorien omfatter alt fra folk som faller fra bryggen en sen nattetime til turister som går for nær en foss. Disse drukningene er blant det vi skal se nærmere på i år, for å kartlegge risiko og finne mulige forebyggende tiltak, sier Krangnes.

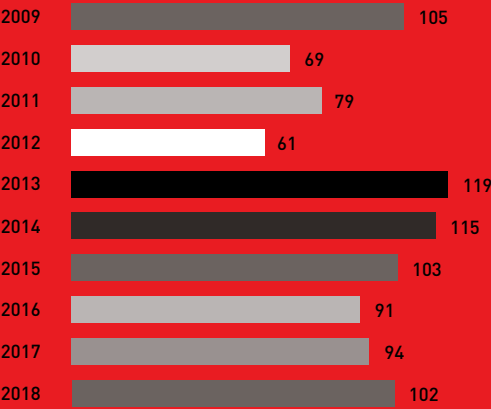
### ULYKKER SOM ENDER GODT

Verdens helseorganisasjon definerer drukning som respirasjonssvikt som følge av at munn og nese kommer under vann eller annen væske. En drukningsulykke kan ha tre mulige utfall: Død, sykелighet eller ingen konsekvens.

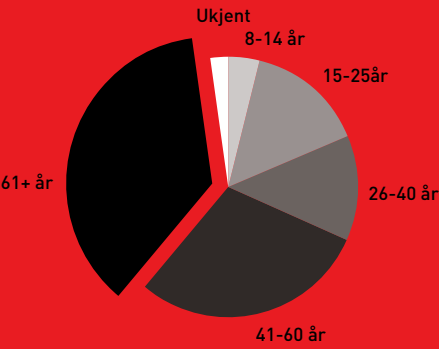
– I 2019 vil vi også studere ulykkene der folk overlever, for å få mer kunnskap om disse hendelsene og hvorfor det går bra, sier Krangnes, som ønsker et tett samarbeid med alle offentlige og private aktører som kan bidra til at færre drukner.

– Sammen kan vi jobbe for å få til en like stor nedgang i antall drukninger som det har vært i antall trafikkdrepte de siste årene, sier hun.

### Drukningdødsfall siste 10 år



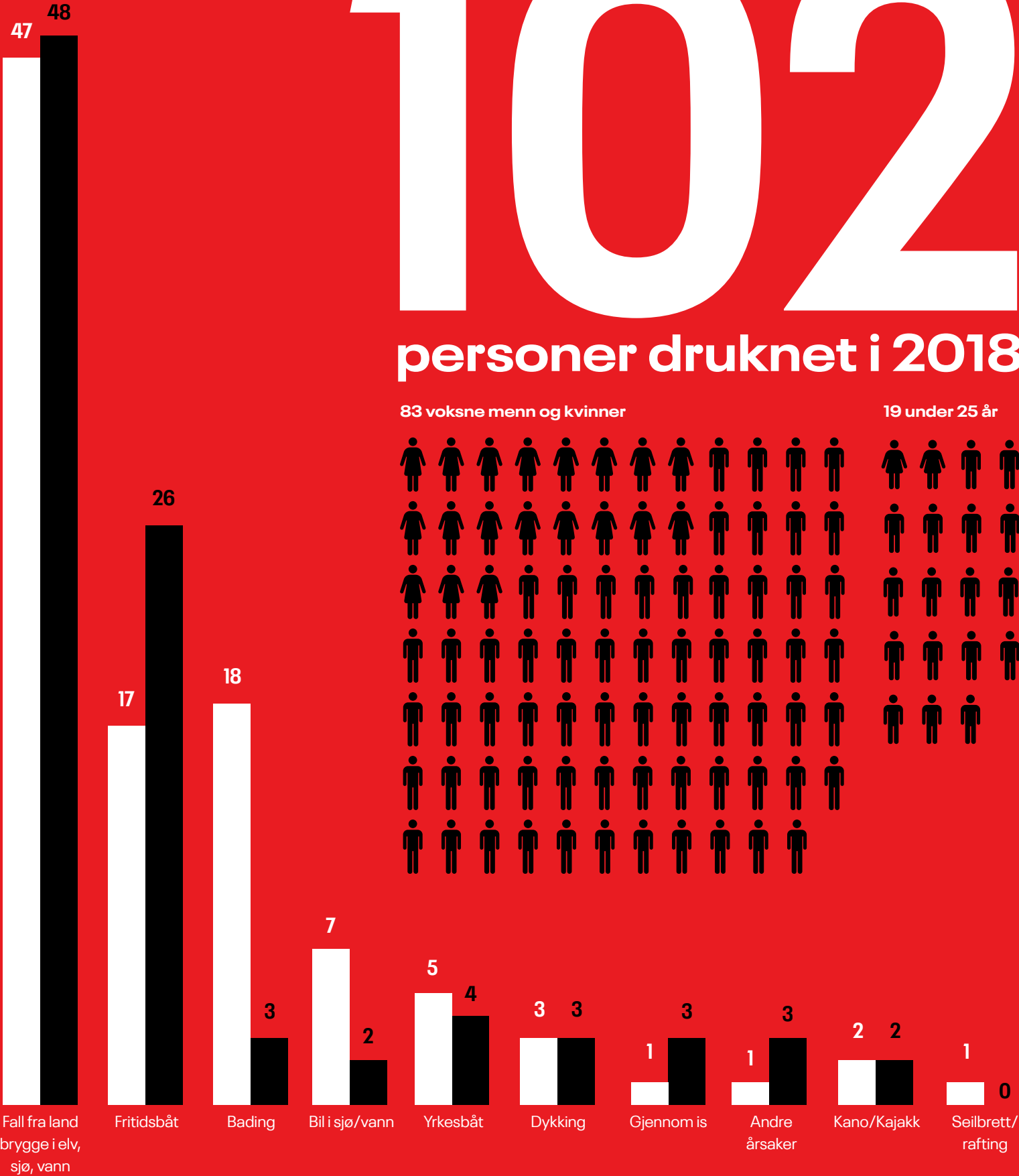
### Alder



15 av 102 personer var utenlandske. 13 av disse var fra Europa.

- 5 druknet fra fritidsbåt.
- 7 druknet etter fall fra land/brygge i vann.
- 2 druknet fra kajakk/kano.
- 1 druknet av andre årsaker.

### Årsaker 2018 2017



# 102

## personer druknet i 2018







**REFA VÓNIN®**

**FISHING GEAR FOR THE WORLD'S BEST FISHERMAN**

voninrefa.no

## ALT I SJØKART OG MARITIME BØKER

Besøk vår nettbutikk: [nautiskfritid.no](http://nautiskfritid.no)



Nautisk Fritid er offisiell agent for Sjøkartverkene i Norge, Sverige, Danmark samt flere andre utgivere av sjøkart og nautisk litteratur. Vi er godkjent leverandør av Kartverkets **POD-Sjøkart** (Print-On-Demand). Fra oss får du alltid helt "ferske" oppdaterte sjøkart.

- Sjøkart i alle formater
- Elektroniske sjøkart
- Los- og havnebøker
- Navigasjonsutstyr
- Maritime bøker
- Kikkerter
- VHF
- Instrumenter

**Nautisk Fritid**  
 Navigasjonsbutikken AS

Besøk: Rådhusgata 9, 0151 Oslo. Du finner oss i bakgården.  
 Telefon: 401 44 410 | E-post: [post@nautiskfritid.no](mailto:post@nautiskfritid.no)

www.polarcirkel.com

# Tøffest i familien...



Transportetappen til hytta, unger på vannski eller en fisketur med hele familien? Helst skal det være blikkstilte og sol fra blå himmel, men av og til kan det være tøffe forhold på sjøen. Da er det greit å ha klassens mest robuste båt, som tåler det aller meste. **Polarcirkel Sport** trenger nesten ikke vedlikehold og da kan du jo bruke enda mer tid på sjøen.



Helgeland Plast AS - 8607 Mo i Rana - Tlf: 75 13 95 00 - [polarcirkel@akvagroup.com](mailto:polarcirkel@akvagroup.com) - [www.helgelandplast.no](http://www.helgelandplast.no)



Baugplattform med pulpits gjør det lettere og sikrere å komme i land når man gjør strandhugg. Både baugplattform, baugkasse og dørk har sklisikring.



Polarcirkel Sport leveres med skråskjærte pontonger med integrerte trinn og håndtak. Dette er en ekstra sikkerhetsdetalj som gjør det lettere å komme ombord hvis man frivillig eller ufrivillig havner i vannet.

# SARGO

Allværsbåter fra Finland - Sikre, sjødyktige og komfortable

**Møt oss på Sjøen for Alle 20.-24. mars**




SARGO (ex. Minor) er lukkede allværsbåter fra 25 - 36 fot som har en trygg, solid og sporty framtoning. De har egenskaper som er skapt for de varierende forhold som er langs Norskekysten. Dyp V-bunn bidrar til meget gode sjøegenskaper, og skumfylt skrog reduserer støy og isolerer i stor grad. Mange sikkerhets og kvalitetsbevisste yrkes og fritidsbåtførere har Sargo som ett naturlig førstevalg. Besøk vår nettside for videre presentasjon.



SARGO 25



SARGO 28



SARGO 31



SARGO 33



SARGO 36



SARGO 36 FLY



**SARGO.no**

FG Racing AS – Avd Øst: Lysaker Brygge 21, 1366 Lysaker – Avd Vest: Sæla Marina, 6817 Naustdal – [frode@sargo.no](mailto:frode@sargo.no) Tlf 930 99 002

Sarins Båtar Oy Ab, 67900 Kokkola, Finland, [info@sargoboats.fi](mailto:info@sargoboats.fi), [www.sargoboats.fi](http://www.sargoboats.fi)



# «Uten deg hadde vi ikke hatt noen lillebror»

Tekst og foto: Tanja Krangnes

Tre gode naboer handlet raskt da en fireåring gikk gjennom isen i Hommersåk i november i fjor.



**Over:** Ekteparet Langheim og nabo Ståle Meberg ønsker å sette fokus på isvett. Faksimile fra Sandnesposten.

**Høyre:** Kim Langheim føler seg ikke som noen helt. – Jeg tror og håper at alle ville gjort det samme, sier han.

## ER HAN BEVISST?

Kim bestemmer seg for å løpe utover så langt isen holder. Et par meter fra gutten i råken går han gjennom isen. Han har føttene i bunnen, og hodet over vann – akkurat som han trodde. Denne delen av vannet, der det snevres inn mot en demning, skal være grunt. Kim bakser seg fram mot gutten, tar tak i jakkeryggen og røsker ham opp fra vannet. Er han bevisst eller ikke?

– Han stirret på meg med vidåpne, panikkslagne øyne. Da skjønte jeg at han var ok, forteller Kim.

Kim merker at han har en slags kontroll på situasjonen. Han retter også fokuset mot den andre gutten, som står rett ved siden av isråken. Kim begynner å gå bakover, mens han snakker med gutten på isen og ber ham holde seg i ro.

– Så begynte han å gå bort fra meg. Da fikk jeg panikk, jeg ropte til naboen og kona at noen må gjøre noe!

## «NÅ DRUKNER JEG SELV»

Kim begynner å bevege seg inn mot land mens han holder fireåringen over vannet. Brått for-

svinner bunnen under ham, og han får hodet under vann.

– Jeg trodde først at jeg kunne fortsette å gå på bunnen og holde gutten over vannet med armene, forklarer han.

Men det sprenger i hodet, og han tenker at han selv kommer til å drukne om han ikke gjør noe. Han tar et tak og svømmer. Det er forferdelig tungt, og nesten umulig å klare alene.

Da han får hodet over vann, ser han at naboen åler seg utover isen. Kim finner fotfeste igjen, og får lagt gutten ned på isen på ryggen. Han skyver ham innover mot Ståle, og ber ham skyve gutten med seg. Da knekker isen under Ståle også.

Kim hjelper ham opp på isen igjen, men på vei inn mot land bryter isen flere ganger under de tre.

– Da vi er fire-fem meter fra kona på land holder isen, og Ståle får skjovet seg innover med gutten. Kona, og datteren min som har hentet tepper, står klare til å ta i mot gutten og tulle ham inn.

Katrine Anita ser at ektemannen begynner å bli sløv i blikket, og ber Ståle hjelpe ham opp.

– Jeg tenkte faktisk at det ikke var sikkert at jeg ville klare dette. Jeg hadde så vondt i hendene og var veldig kald, sier Kim.

Da får Ståle tak i en kant av en stein i vannet, som gir motkraft nok til at han får dratt Kim i trygghet.

Den andre fireåringen har kommet seg på land på andre siden av vannet, og blir tatt i mot av noen andre voksne.

## «ALT ER BRA»

På land får Kim bruk for erfaringen han har som frivillig i sjøredningskorpset i Stavanger. Han ber de andre ta de dyvåte, kalde klærne av gutten, pakke ham inn i tepper og få ham opp fra bakken.

Brannvesenet er også kommet med dykkere, tett fulgt av politi og ambulanse. Fireåringen tas inn i ambulansen, og ambulansepersonalet ber Kim få av seg klærne, ta på seg et teppe og gå inn i samme bil.

På vei til sykehuset ringer politiet. De har guttens mor på tråden. «Tusen takk for at du reddet ham; går det bra med ham?», spør hun. Kim beroliger henne:



**Jeg tenkte faktisk at det ikke var sikkert at jeg ville klare dette. Jeg hadde så vondt i hendene og var veldig kald.**

«Alt er bra, han skal bare få varmen i seg».

På akutten blir de to lagt til sengs med varme-tepper og dyne, og får vann intravenøst. Fem timer etter at Kim reddet gutten opp fra vannet er han hjemme igjen. Han har blåmerker etter isen, oppskrapede fingre og et par store kuler på leggene.

– I etterkant har jeg tenkt på tilfældighetene. Hvis Katrine Anita ikke hadde vært hjemme, hvis jeg ikke hadde gått hjem for å hente verktøy... Hadde det betydd et liv mindre?

Han fremhever at ingen mistet hodet.

– Alt bare klaffet. Ståle var der. Naboeene som tok vare på den andre guttungen. Det var en haug med oppgaver som skulle utføres og klaffe.

## LILLEBROR

I ettertid har de møtt begge de to fireåringene og foreldrene deres flere ganger. Dagen etter ulykken ringte det på døra. Utenfor sto gutten som kom seg til land selv, sammen med storebroren og foreldrene. «Tusen takk for at du reddet lillebror. Uten deg hadde vi ikke hatt en lillebror», sier storebroren til Kim.

– Han mente at det ikke var sikkert at han hadde kommet seg trygt i land om ikke vi hadde vært der. Det er sterkt å høre, sier Kim, som ønsker å fortelle om hendelsen for å bevisstgjøre andre om hvor fort en ulykke kan skje.

– Det er viktig å snakke med barna om is. Og som voksen bør du vite hvordan du opplever kaldt vann. Du er ikke uovervinnelig.

Etter hendelsen går han rundt og håper at det ikke blir frost.

– Og jeg må hele tiden se ned på vannet. **R**





## Bestill en CHARTERTUR til en spesiell anledning



Skal du arrangere

- Firmatur
- Festival
- Bryllup
- Sightseeing
- Annet

Vi skreddersyr opplegg etter dine ønsker og behov. Vi har fartøy med passasjerkapasitet fra 49 personer til 276 avhengig av behov, og kan hente/bringe dere hvor det skulle være.

For mer informasjon, kontakt  
[firmapost@fosennamsos.no](mailto:firmapost@fosennamsos.no) eller tlf: 957 30 021



### Beta Marine strømaggregat

- Effekt 4 - 49 KVA
- Stillegående

Leveres med eller uten kabinett

### Hvorfor velge Beta Marine?

- Kvalitetsmotor fra Kubota
- Lun rolig gange
- Leveres fra 10 - 99 HK
- Internasjonal forhandlerstøtte
- Ekstrautstyr tilpasset ditt behov
- Markedets beste pris?



### Beta Marine motor med seildrev

- 13,5 HK - 56 HK
- Kan leveres med seildrev

Kan også leveres med seildrevkit tilpasset Volvo 110S, 120S og Yanmar SD20

## BETA MARINE



BETA MARINE AS  
Tlf: 928 66 501 | [www.betamarine.no](http://www.betamarine.no)

CRISTEC  
on-board energy



Syre, AGM, GEL, Lithium

### Lydløs 12V, 40A 5-steg lader

- > Utgang for 3 batteribanker, 40A til hver bank
- > På-knapp for ukentlig de-sulfatering
- > Boost-off knapp for vinteropplag
- > Gnist-fri designet for gassfylt motorrom
- > 11+2 ladeprogrammer, full lading -20 til +60C
- > DNV godkjent (Det norske Veritas)
- > 3 års garanti

WR  
CONTROLS



### Elektronisk motorkontroll KIT

- > For wire (Gass og Gir) til elektronisk kontroll
- > 1-3 styrestasjoner, også for 1 motor +sluregir

Trådløs kontroll (100m) med nødstop  
> For 1-2 motorer, 1-2 thrustere og ankervinsj

tbs electronics  
THE POWER OF QUALITY

Nyhet!



### Batterimonitor 1-3 banker

- > Monitor Ø64mm for 12V, 24V, 36V, 48V
- > Sokkel (Plug & Play) med 600A shunt, kabler
- > Sokkel med 3 LED-status, utg. temp. Sensor

ABAS Marin

[www.abasmarin.no](http://www.abasmarin.no) Tlf. 32 24 35 30

## Havneguiden

1. Havneguiden trykte bøker  
- Kr 598,- pr. bok.



HG 1 Svinesund-Langesund Ny utg.

HG 2 Langesund-Lindesnes Ny utg.

HG 3 Lindesnes-Bergen Ny utg.

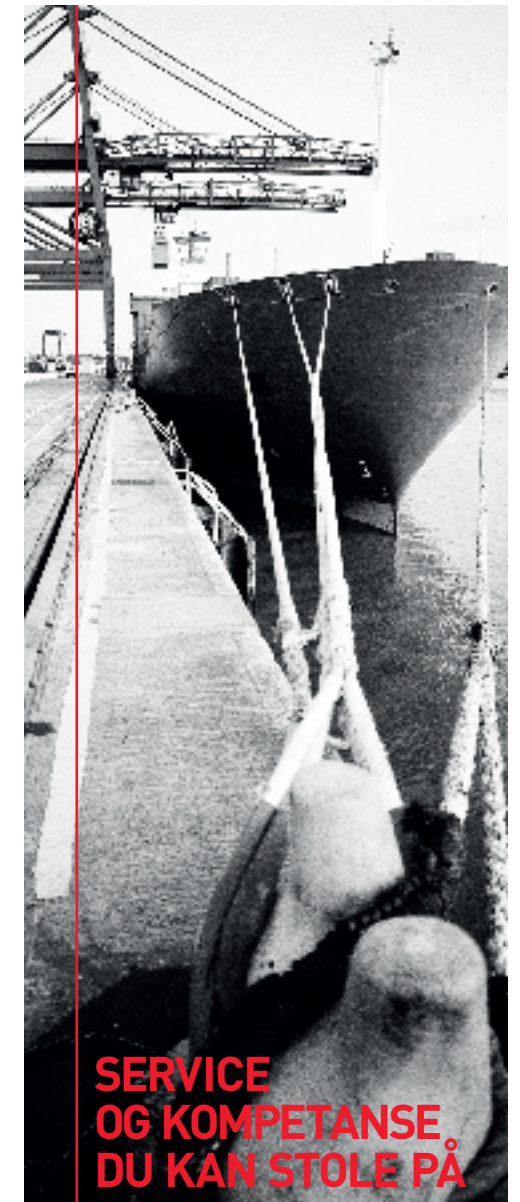
HG 5 Göteborg-Svinesund

HG 4 Bergen-Kirkenes

Kjøpes i båtutstursbutikker og  
på [www.harbourguide.com](http://www.harbourguide.com)

### 2. Havneguiden Online abon/app

- Abon. alle guider kr 398 pr. år.
- 30 dagers gratis prøveperiode.
- Registrer deg på [www.harbourguide.com](http://www.harbourguide.com).



SERVICE  
OG KOMPETANSE  
DU KAN STOLE PÅ

Skuld er et ledende internasjonalt sjøforsikringsselskap og tilbyr en lang rekke forsikringsprodukter og juridisk assistanse til den maritime næringen gjennom Skuld P&I, Skuld Marine Agency (SMA) og syndikatet Skuld 1897 på Lloyd's.

SKULD  
SKULD.COM



# Istid

Waliseren Matt Skuse er fagansvarlig i Akademiet i Redningsselskapet. Hans bakgrunn er blant annet 25 år i den britiske marinen som fjelleder i marinekommandoen.

Tekst: Lars Kristian Mosby Enger og Tanja Krangnes  
Foto: Lars Kristian Mosby Enger



## ET FALL GJENNOM ISEN OG NED I ISKALDT VANN KAN VÆRE DØDELIG. HER ER MATS SKUSES RÅD FOR TRYGG FERDSEL PÅ ISEN.

### KULDESJOKK



**R** Et uventet fall i kaldt vann oppleves helt forskjellig fra planlagt isbading. Kroppen utsettes for et kuldesjokk som gir høyere puls, økt blodtrykk og rask, overfladisk pust.

**R** Kuldesjokket etterfølges av utmattelse og lammelse (problemer med å svømme), hypotermi (når kjernetemperaturen i kroppen faller under 35 grader) og til slutt hjertestans. Denne prosessen kan ta opp mot en time, også i isvann. Det betyr at du har tid til å redde deg selv når du har kommet over kuldesjokket.

**R** Faller du i vannet er det viktig å ikke få panikk. Behold roen og pust dypt og rolig. Se, føl og tenk. Lag en plan og utfør den. Jo bedre utstyrt du er, jo bedre sjanser har du. Men det viktigste verktøyet er et kaldt hode!



**R** Islagte vann, dammer og elver er som magneter på barn. Er det is i nærheten, kan du være sikker på at de finner den.

**R** Gjør deg kjent med områdene der barna ferdes – er det noen steder med vann og is?

**R** Snakk med barna, og fortell hvilke regler som gjelder nær isen. Vis dem hvorfor isen kan være farlig, for eksempel ved å la dem kjenne med hånden hvor kald isen og vannet under er, hvor glatt den er og at det vil være vanskelig å komme seg opp uten hjelp om de faller gjennom.

**R** La barna øve med ispigger og kasteliner.

**R** Barn som ikke kan svømme bør ha redningsvest på isen.

### BARN OG IS

### SPORT PÅ ISEN

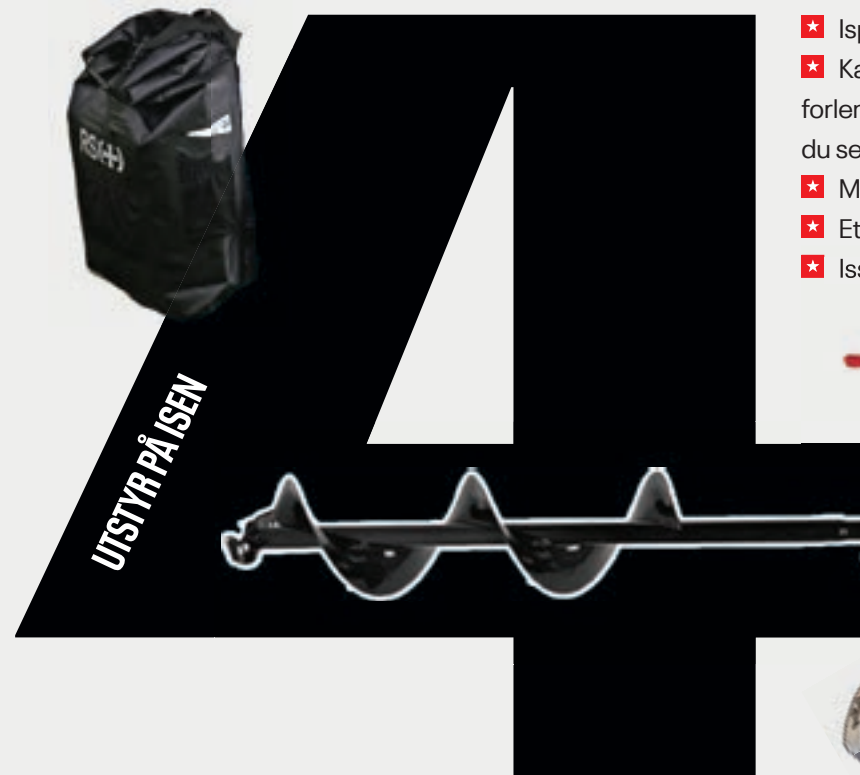
**R** For å få mest ut av en ski- eller skøytetur på isen, må du lære deg å vurdere risiko. Du må ha de riktige verktøyene og lære å bruke dem.

**R** Ta et kurs og bli med erfarne grupper på isen, da lærer du fortere. Det finnes også turskøytégrupper som du kan følge i sosiale medier.

**R** Ha respekt for isen. Du er ansvarlig for egen sikkerhet selv om du er erfaren! Erfaring er som en hjelm. Det hjelper ikke å ha den, om du ikke bruker den!

**R** Nyttige nettsider: iskart.no og varsom.no/isskolen

### UTSTYR PÅ ISEN



★ Ispigger. Heng dem lett tilgjengelig rundt halsen.

★ Kasteline festet utenpå sekken. Kastelina fungerer som en forlenget arm når du skal redde noen opp av isen. Kan også brukes om du selv faller gjennom isen når det er andre i nærheten.

★ Mobiltelefon i vanntett pose.

★ Et skift med sokker og ullundertøy i en vanntett pose i sekken.

★ Isstav, isbor eller isskrue til å sjekke hvor tykk isen er.



**R** Få kroppen i en vannrett posisjon før du forsøker å dra deg opp på isen igjen.

**R** Se etter ting å ta tak i om du ikke har ispigger. Steiner eller isklumper kan gi deg et lite tak.

**R** Dra deg opp mot den retningen du kom fra. Der vet du at isen er trygg.

**R** Har noen andre falt gjennom isen? Bruk en «forlenget arm» for å få vedkommende opp, slik at du ikke faller uti selv. Det kan være en kasteline, en livbøye, en skistav eller det du måtte ha tilgjengelig. Ring etter hjelp om du ikke er i stand til å hjelpe.

**R** Få varmen i den som har gått gjennom isen så fort som mulig.



### REDNING PÅ ISEN





# Din støtte redder liv

Som en frivillig, humanitær medlemsorganisasjon jobber vi i Redningsselskapet hver eneste dag for å redde liv, berge verdier og forebygge. Vår visjon er at ingen skal drukne. For å klare det trenger vi din støtte. Vårt arbeid er ikke mulig uten støtte fra privatpersoner og næringslivet.

**Bli fast giver**

Ved å gi et fast månedlig beløp på 150 kroner, bidrar du til at redningsskøytene er i beredskap. Send **REDD LIV** til **2366** for å registrere deg som fast giver.

**Bli Totalmedlem**

Totalmedlemmer får fri assistanse i tre timer, ingen egenandel på assistanser og en rekke andre fordeler for 995 kroner i året. Send **TOTAL** til **2366**. Les mer på [rs.no/medlem](https://rs.no/medlem)

**Bli frivillig**

Bruk noe av din fritid som frivillig mannskap på sjø eller land. Les mer på [rs.no/frivillig](https://rs.no/frivillig)

**Barnas Eliasklubb**

Eliasklubben er vår sjøvettklubb for barn mellom tre og åtte år. Medlemskapet koster 295 kroner i året. [eliasklubben.no](https://eliasklubben.no)

*Redningsselskapet er medlem av Innsamlingskontrollen.*

**Gi et engangsbeløp**

- SMS: **LIV** til **2366**, da gir du 200 kroner til vårt formål
- **VIPPS**: Valgfritt beløp til **2366**
- Gavekonto nr 5005 26 50 000: Oppgi gavens formål samt navn og adresse på giver. Kontoen benyttes også for minnegaver.

**Gi en nautisk mil**

Å drifte en redningsskøyte koster 500 kroner pr nautisk mil. Din bedrift kan kjøpe nautiske mil og bidra til å redde liv. Les mer på [nautiskmil.no](https://nautiskmil.no)

**Testamentarisk gave**

I over 125 år har testamentariske gaver vært avgjørende for redningsskøytenes livreddende beredskap langs kysten vår. Kontaktperson: Solfrid Bøe, tlf 928 36 141



**VINSJER**  
fra MB Hydraulikk

**MBH**

**MB HYDRAULIKK AS**  
6693 MJOSUNDET – TLF 71 64 77 00 – FAX: 71 64 77 01

**4 Unike!**  
3D NanoPolish • 3D NanoProtect • Gelcoat Nanopolish • Antgra

Enkelt og holdbart vedlikehold av gelcoat og teakdekk!

[www.tcnano-norge.no](http://www.tcnano-norge.no)

**Båtforsikring som er like unik som din båt**

Ta kontakt med oss for et uforpliktende tilbud!

Vi vet at hvert enkelt seilingsområde og hver enkelt kunde stiller individuelle krav. Om båten seiler for motor eller seil så er våre forsikringsløsninger skreddersydd for dine behov. Finn ut hvorfor over 100.000 båteiere setter sin lit til oss og spør oss om et uforpliktende tilbud.

**PANTAENIUS**  
Spesialist på båtforsikring

Oslo · Tlf. +47 22 83 41 11 · [pantaenius.no](https://pantaenius.no)

**Redningsselskapet takker for gaver innsendt til minne om:**

- Arild Fjeld

- Arnolda Aursøy

- Asle Magne Ringstad

- Birger Axel Grevstad

- Bjarne Herulf Lilleheim

- Bjarne Westheim

- Brynjulf Thorsen

- Edle Steen Johnsen

- Erik Holter

- Frank Robert Kiplesund

- Isak Malvin Stave

- Jakob Olaus Arntsen

- Jarle Melland

- Johan Sandvik

- Jonfred Ingvald Kolstad

- Kari Oddlaug Vinje

- Karin Elisabeth Andresen

- Kjell Hesland

- Knut Martin Glette

- Knut Petter Arild Ødegaard

- Kåre Edvard Mjones

- Lars Jomar Larsen

- Leif Margido Stavnesli

- Martin Tølfesen

- Marvid Linnval Hoel

- Rolf Slotterøy

- Stein Kulø

- Sven Gjøruldsen

- Svenn Kr. Larsen

- Sverre Henrik Johnsen

- Sverre Lofthus

- Terje Stegard

- Torbjørn Agnar Mjones

Minnegavene går til vårt arbeid for en trygg kyst. Les mer på [rs.no/minnegave](https://rs.no/minnegave)

**Vår hovedsamarbeidspartner**

**Våre samarbeidspartnere**

BAHR

GARMIN

Lekang Filter

Capgemini Consulting

Burker Oil

SEA-TEK

Tryg

WETTER 112

DNV-GL

JOTUN

HH

nordeca

survitecgroup

GYLLING

ColorLine

VICO

BERGEN SERVICES

DEVOLD

KRISTIAN GERHARD JEBSEN SKIPSREDERI AS

THON HOTELS

RELEKTA

SKULD

inmeta

MMP

oneUP

**Faddere for redningsskøyter**



# «Alle de frivillige er en kjemperessurs vi setter stor pris på og må ta godt vare på»



## ODDBJØRN SPØR

Oddbjørn Nesje er seksjonsleder markedskommunikasjon i Redningsselskapet.

### Hvilke beredskapsutfordringer og utviklingstrekk for samfunnet ser du på som de viktigste?

– Norge er stort sett et svært trygt og stabilt land. Samtidig må også vi i Norge ta inn over oss at verden er i endring. Jeg snakker gjerne om det helhetlige utfordringsbildet. Da sikter jeg til hvordan summen av ulike typer risiko påvirker hverandre og til sammen gir oss kompliserte utfordringer på samfunnssikkerhetsområdet. Skal jeg trekke frem én utfordring som opptar meg spesielt, må det være klimaendringene. Med klimaendringene kommer mer ekstremvær i form av både kraftig nedbør og tørkeperioder. Det kan igjen føre til brudd i elforsyningen og annen kritisk infrastruktur, flom og skogbranner, men også til sikkerhetspolitiske utfordringer og migrasjon. Digitalisering er et annet risikoområde som opptar meg og DSB. Det gir oss enorme nye muligheter, men også en ny sårbarhet vi må ta innover oss.

### Hva mener DSB er de viktigste tiltakene for å redusere sårbarheten til samfunnet?

– Mange av utfordringene på samfunnssikkerhetsområdet er grenseløse. Det gjelder ikke minst klimaendringene og digital sårbarhet. Derfor må vi også tenke på tvers av sektorer og geografiske grenser når vi skal forebygge og forberede oss på å håndtere kritiske hendelser. Vi jobber derfor med å bygge utholdenhet og motstandskraft i personer, funksjoner og systemer. Forebygging er første skanse, og for samfunnet lønner det seg å forhindre at noe skjer fremfor å håndtere kriser. Samtidig må vi sørge for at vi opprettholder de viktigste samfunnsfunksjonene når kriser rammer oss, og at vi er skrudd sammen på en slik måte at vi er i stand til å håndtere det som måtte komme. Da er det helt nødvendig med et godt samarbeid mellom offentlige, private og frivillige systemer og funksjoner. Vi er alle en del av Norges beredskap.

### Hva vil DSB gjøre for å bidra til å redusere antall drukningsulykker generelt og spesielt blant turistfiskere?

– I samarbeid med blant annet Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet, NHO Reiseliv og Innovasjon Norge har vi fokus på sikkerhetskampanjer rettet mot utenlandske fisketurister. Vi har blant annet utarbeidet en brosjyre og informasjonsvideo på flere språk som gir enkel informasjon om hvilke forholdsregler som må tas før man legger til havs.

– Det er viktig at de som leier ut båter til fisketurister er klar over hvilket ansvar de har for brukernes sikkerhet. De som tilbyr slike tjenester må ha systematisk internkontroll, som kartlegger farer og reduserer risikoen. De har ansvar for sikkerheten ved produkter som inngår i tjenesten, for eksempel båt- og redningsutstyr, kommunikasjonsutstyr, tauverk og lignende. I tillegg må de sørge for at leietakerne får god informasjon og opplæring. Vi har gjennomført tilsyn med flere av de som tilbyr båtutleie.

– DSB har også myndighetsansvaret for personlig verneutstyr, slik som for eksempel redningsvester og flyteplagg. For et par år siden gjennomførte vi et omfattende markedskontrollprosjekt på 33 redningsvester fra 18 ulike virksomheter.

– God informasjon, koordinering, forebygging og håndtering er avhengig av et tett samarbeid mellom alle aktører som har en rolle i arbeidet med sikkerhet på sjøen. Ikke minst er alle de frivillige en kjemperessurs vi setter stor pris på og må ta godt vare på.

### Hvordan er du selv med på å bidra til et tryggere og sikrere samfunn?

– Mitt personlige bidrag er beskjedent, men jeg er så heldig å lede DSB som har dette som samfunnsoppdrag. Jeg har den mest meningsfulle jobben jeg kan tenke meg. Samfunnssikkerhet er imidlertid noe som alle eier og må ta et fel-



Foto: Yann Aker

DIREKTØR I DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP (DSB)

## CECILIE DAAE



Skal jeg trekke frem én utfordring som opptar meg spesielt, må det være klimaendringene.

les ansvar for. Å være en drivkraft i å sette samfunnssikkerhet på dagsorden og bidra til bedre samordning og samarbeid står sentralt. Det er sammen vi er forberedt!

– Men også som privatperson kan jeg, i likhet med alle andre, gjøre en forskjell. Før jul sendte DSB ut en brosjyre til alle landets husstander, der vi oppfordrer hver enkelt til å styrke sin egen beredskap. Hvis flere av oss er i stand til å ta vare på oss selv og de rundt oss i noen dager under en alvorlig hendelse, blir det enklere for hjelpeapparatet å prioritere de som trenger det mest. Slik sett er vi alle en del av Norges beredskap. Jeg har selvsagt fulgt mine egne råd om å

ha et lite lager av vann og mat i tilfelle det skulle bli problemer med levering av strøm, vann og nødvendige varer.

### Har du eller dine nærmeste selv opplevd å trenge hjelp?

– Jeg har heldigvis ikke vært i en situasjon hvor jeg har hatt behov for hjelp eller assistanse, men jeg er full av beundring over den innsatsen Redningsselskapet yter og hvordan dette viktige arbeidet ledes. Det bidraget Redningsselskapet representerer er av stor betydning for samfunnssikkerhet og beredskap i Norge, men og også internasjonalt. **R**



# Det står om «Liv»

Tekst og foto: Lars Kristian Mosby Enger

Historien om redningsskøyta «Liv» endte lykkelig. Sannsynligvis fordi Arne Smith ikke hadde særlig peiling på seiling.



Peder er tredje generasjon Smith som seiler RS 5 «Liv». Pappa Terje har seilt med den pensjonerte redningsskøyta siden han var to år gammel.

25. januar 1925 er RS 5 «Liv» stasjonert ved Langenes i Vesterålen. Mange båter har dratt ut for å fiske. To av dem har ifølge ryktene dratt ut mot Yttersida, for å prøve lykken der. RS «Liv» blir sendt ut for å se etter dem.

Når de ytterste skjærene passerer, øker vinden til orkan styrke med tett snødrev. Forholdene gjør det umulig å se noe som helst. Skipper Simon Lockert kan ikke ta sjansen på å snu skøyta og søke havn igjen. Da vil de sannsynligvis bli knust mot land. I stedet seiler «Liv» rett mot stormens sentrum og utover i havet. Seilføringen er redusert til en liten klut av storseilet. Skøyta, som kun er drøye 14 meter lang, filleristes av det mektige havet. I halvannet døgn raser stormen.

Rikspresen melder om store ødeleggelser på land, og at skøyta etter all sannsynlighet er forlist i uværet. Ingen liten skøyte kan klare et slikt vær.

Etter å ha slitt seg gjennom en heftig, stormfull natt, skimter mannskapet lyset fra Andenes fyr i sørøst. De er overrasket over hvor langt nord de har seilt. Våte og totalt utmattede søker mannskapet på fire ly i Risøysund, hvor de etter hvert får meldt fra via telefon om at «Liv» er trygt i havn.

Båtene som «Liv» ble sendt ut for å berge hadde klart å komme seg i havn før orkanen slo inn for fullt. Skipper Lockert ble samme år tildelt Kongens fortjenestemedalje i gull. Etter ett år på den noe mer moderne RS 10 «Christiania»



## Spesifikasjoner RS5 «Liv»

RS 5 «Liv» ble bygget på Porsgrunn Bådbyggeri i 1893. Skøyta ble tegnet av Christian Stephansen fra Arendal. «Liv» var Colin Archers største inspirasjonskilde da han konstruerte de smått legendariske Colin Archer-skøytene. I sin tjenestetid fra 1894 til 1932 berget RS 5 «Liv» 132 personer fra drukningsdøden. Skøyta er i dag i privat eie.

sa Lockert at han gjerne ville tilbake til «Stormseileren», som etter dette ble «Livs» tilnavn.

### MÅTTE LÆRE Å SEILE

39 år seinere står RS 5 «Liv» sliten og forfallen på en slipp i Tomrefjord.

– Det var bare skroget og litt av dekket igjen da min mor og far forelsket seg i «Liv», humrer sønnen Terje Smith, som siden 1997 har vært eier av redningsskøyta.

Hadde Arne Smith vært en erfaren seiler og båtmann, ville han neppe tatt på seg det som skulle vise seg å bli en meget omfattende restaureringsjobb, for å få «Liv» tilbake i god stand. Den for lengst pensjonerte redningsskøyta ble kjøpt av ekteparet Unni og Arne Smith i 1964. Da var den ribbet for alt av verdi, og i dårlig forfatning. Det var forelskelse omtrent ved første blikk – og kjærligheten gjorde ekteparet blind for skavankene. Men som i alle gryende forelskelser ble alt annet lagt til side, og sommeren 65 var skuta på sin første ferietur.

– Det var en bonde som hadde to furutrær til overs. Så disse ble master til en bermudarigg. Det ble snekret en enkel innredning, og så var vi på tur, sier Terje.

Turen hjem fra Tomrefjord begynte dårlig da motoren skar seg allerede etter fire timers gange. Da var det bare å lære seg seiling litt brennkvik. Fokk, storseil og mesan ble satt, og med to sjøsyke bleiebarn som mannskap ble mektige Stadt rundet, for første gang.

Og siden har de seilt. Jorda rundt. Unni og Arne har logget over 100 000 nautiske mil i familieklenodiet.

– Det hendte jo stadig at vi ikke kom frem og at vi måtte ankre opp for å ikke gå på skjær, sier Terje Smith, som var to år den gang familien skaffet seg et annerledes liv.

### UNGT MANNSKAP

Som åtteåring fikk Terje og lillebror Martin (7) rorvakter under seilasen, og «Liv» ble kjent i Oslofjorden for sine unge rormenn. Det ble selv sagt en ekstremt lærerik periode for det unge mannskapet.

– Jeg fikk lov til å seile skuta alene da jeg var 15. Da jeg var 16 kunne vi dra innenfor Drø-



bak. Da jeg var 17 fikk jeg dra til Sandefjord, sier Terje.

RS 5 «Liv» ble bygget på Porsgrunds Baadbyggeri 1893, og sannsynligvis sjøsatt 25. novemver 1893, selv om de offisielle kildene hevder den var på vannet først tidlig i 1894. Bygge-kostnaden var på totalt 9 822 kroner.

Konstruktør Christian Lauritz Stephansen hadde tegnet skissene som vant Redningsselskaps konstruktørkonkurranse for hvordan fremtidens redningsskøyte kunne se ut. Vinnerutkastet fra Stephansen hadde navnet «Stjernen». Hvorfor skøyta fikk navnet «Liv» vites ikke, men navnet passer utmerket. Frem til skøyta ble solgt i 1932 hadde den vært med på å redde 132 mennesker, berget 41 båter fra forlis og assistert 1 338 fartøyer.

De påfølgende årene gikk «Liv» gjennom en rekke ombygginger. Blant annet ble det satt inn motor og styrhus, og skøyta ble i en periode brukt som ferje mellom Kirkenes og Jakobsnes. I 1963 ble «Liv» ribbet for alt av verdi, inkludert motor og styrhus, og solgt for en krone til en privat person som kjente skøytas historie. Deretter ble den gitt til Redningsselskapet. Den ble så solgt videre en gang til før Arne og Unni kjøpte den.



**Over:** Under dekk på «Liv» har familien snekret en praktisk innredning som har både køyeplasser og hyggelig salong. På veggene henger bilder av konstruktør og tidligere skippere på den ærverdige skøyta.

**Under:** En 60 kilo tung gulfinnet tunfisk bet på kroken under «Livs» jordomseiling. Fisken ble tatt syd for Madagaskar, og fangsten holdt til mer enn både lunch og middag. Unni og Inger Smith er i gang med sløyngen.





**Over:** Å vedlikeholde en godt over 100 år gammel redningsskøyte krever mye arbeid. Totalrenovering av mast og rigg er familien Smiths nyeste prosjekt.

**Under:** RS 5 «Liv» reddet 132 mennesker fra den visse død på havet. Her er den flotte redningsskøyta fotografert på 90-tallet med familien Smith om bord.

**JORDA RUNDT**  
Etter at «Liv» ble med i Colin Archer-klubben skjedde det store ting med skøyta. Original-tegningene fra konstruktør Christian Lauritz Stephansen med Colin Archers forslag til forbedringer, datert 1892, ble funnet frem fra arkivet på Sjøfartsmuseet. Det ble raskt klart at «Liv» måtte få tilbake gaffelriggen, som den opprinne-  
lig var tegnet med.  
Sommeren 1968 var «Liv» igjen ganske lik slik hun så ut mens hun var i tjeneste. Ti år se-  
nere kom problemene til syne. Omfattende lek-  
kasjer og råte ble funnet. «Liv» måtte totalre-  
noveres eller vrakes. Det sto om «Liv» og huset  
ble solgt til fordel for rekkehus. Mellomlegget ga  
startkapital for en omfattende oppussing av den  
kjære familiebåten. 2. april 1979 var hun igjen  
på vannet. I strøken forfatning. Og nærmest  
strøken har hun holdt seg siden den gang, ved  
hjelp av utallige timers dugnad fra hele familien.  
– Da min far ble pensjonist i 1990 dro de på  
jordomseiling året etter. Det siste året var jeg og  
kona med på turen, og tok dette som bryllups-  
reise, sier Terje Smith.  
Ferden gikk via eksotiske steder som Grøn-  
land, Galapagos, Bora-bora, Tonga, Fiji, Cairns,  
Cocos Keeling, Mauritius, Sør-Afrika, St.  
Helena, Ascension, Djevel Øya og Karibien. Det  
som begynte som sommerferier ble etter hvert  
til jordomseiling og deltakelse i Tall Ships Race



**Det var bare skroget og litt  
av dekket igjen da min mor  
og far forelsket seg i «Liv».**

til England, Frankrike og Holland. Ti Tall Ships  
Race har det blitt. Syv av dem endte i klasses-  
eier, de to siste også med seier ‘over-all’.  
– Det er en fantastisk seilbåt i god bøl. Vi  
klarer ti knop når vinden er god, sier Terje.  
Etter en liten modifisering ble også «Liv»  
kjent som en av de raskeste seilerne i RS-flåten.  
Men den trengte god vind for å få fart, i motset-  
ning til «Colin Archer» som klarte seg bra med  
mindre vind. Minuset var at «Liv» ikke var like  
effektiv på sleping som «Archer»-skøytene.  
Dette gjorde at det kun ble tegnet en «Liv». Fart  
var ikke så viktig på slutten av 1800-tallet,  
all den tid skøytene kryssset på fiskefeltet og var  
avhengig av visuell kommunikasjon.

**SEILENDE KULTURMINNE**  
– Det er spesielt at 132 mennesker ble reddet  
takket være «Liv». Da vi var i Berlevåg i 1995  
kom en gammel dame og fortalte at bestefaren  
ble reddet av «Liv», mens den var stasjonert i  
Finnkongkeila. Vi merker at skøyta blir husket,  
spesielt i nord, sier Terje.  
Nå er det tredje generasjon Smith som tar  
mer og mer ansvar for familiens andre hjem.  
– Det er veldig allright å seile med «Liv»,  
selv om det tidvis er litt trangt om bord, sier Ter-  
jes sønn Peder Smith.

Han tar utdannelse innen nautikk og seiler  
ekspedisjoner med turister til daglig med Bark  
Europa i Antarktis i sommersesongen der. Lille-  
broren Oscar holder på å utdanne seg til tømmer,  
så «Liv»s framtidsutsikter ser meget bra ut. For  
en gammel dame som «Liv» krever vedlikehold  
utover det en plastbåt gjør. Det siste prosjektet  
var en full gjennomgang av mast og rigg, med  
god økonomisk støtte fra Uni-Stiftelsen.  
– Det å ta over «Liv» ligger heldigvis mange  
år frem i tid, men det er absolutt interessant,  
sier Peder.  
Vi i Redningsselskapet takker familien Smith  
for den makeløse innsatsen de har gjort for å  
holde dette flytende kulturminnet i stand. **R**



Kurs og konferanse.  
Eller noe å feire?



Velkommen til Noatun i Horten med moderne fasiliteter, utendørs badebasseng,  
fine uteområder, restaurant og utleie av møterom, konferansesal og festlokaler.

- Fra små møter til store konferanser.
- Restaurant Njord byr på lokal og kortreist mat fra Oslofjorden og Vestfold.
- Sommercamp og -skoler hvor barn og unge kan lære mer om sjøveit.
- Ta båtførerprøven og lære deg navigasjon og VHF.
- Sikkerhetskurs for offshore, skip, rederi og landbasert industri.

**Velkommen til Europas ledende kurs- og kompetansesenter innen sjøsikkerhet, redning og beredskap.**

**Bestill kurs, konferanse eller lokaler  
til private arrangementer hos oss.**

**RS Noatun**  
Langrunnsveien 24, 3188 Horten  
[www.rs-noatun.no](http://www.rs-noatun.no)  
Telefon 934 05 400





# Med hvalen som miljøambassadør

Tekst: Andreas B. Heide

39-åringen har bakgrunn som fallskjermhopper og dykker fra marinen, og er utdannet havbruksbiolog fra Universitetet i Bergen. Med sin Jeanneau Sun Fast 37 forsøker han å gjøre verden til et litt bedre sted gjennom bilder og historier.



Bilde tatt av fotograf David González fra Tromsø, med Barba og en knølhval på grunt vann utenfor Kvaløya i 2016.



Seilbåten Barba ble seilt hjem fra Portsmouth i England til min fødeby Stavanger som en sliten 37 fots utleiebåt i påsken 2012. Samme sommer bar det avsted til Jan Mayen, med en vellykket bestigning av fjellet Beerenberg. I 2015 seilte vi mot nord til vi befant oss på 81.08 grader med is på alle kanter, og Svalbard et stykke sør. Dagen før hadde vi en isbjørn som forsøkte å komme opp i båten. Velkommen om bord i seilbåten Barba.

Seilbåten fikk navnet Barba etter hunden jeg hadde som liten. En hund som lojalt fulgte meg fra jeg tok mine første skritt. De tre siste vintrene har Barba og jeg seilt fra Stavanger til Troms for å dokumentere spekkhuggere i månedene november til januar.

Med en oppvekst ute ved sjøen, bakgrunn som dykker fra militæret og utdannet havbruksbiolog fra Havforskningsinstituttet, mener jeg en seilbåt er en utmerket plattform som kombinerer flere interessefelt. Nysgjerrigheten kom-

mer fra en oppvekst ved havet, hvor man alltid undret seg over hva som var under vann. Jeg undrer fortsatt.

Den maritime karrieren begynte med å bygge flåter av drivved, og i en alder av 10 år fikk jeg min første robåt. Siden har jeg gått gradene til min nåværende båt på relativt beskjedne 37 fot. Ikke så stor, men ganske passende for norskekysten. Med 17 meters mast kommer man seg under de fleste broene når man leker katt og mus med været vinterstid. Ikke minst gjør størrelsen at båten får plass i de fleste havner.

INTERNASJONALT MANNSKAP

Etter fire turer opp og ned kysten, er det møtet med kystkulturen som gjør sterkest inntrykk. Jeg snakker med fiskere og lokale for å forstå kysten. Det gjør et uutslettelig inntrykk når de gamle forteller om en svunnen tid da de rodde til skolen, og dro ut på fiske straks de var gamle nok. Vi blir tatt meget godt vare på av lokalbe-



Når man seiler såpass aktivt som vi gjør, på åpent hav og uten helikopterdekning, er det naturlig at sikkerheten er deretter.

folkningen, som synes det er underholdende at det fortsatt finnes søringer som seiler.

Skjønt bare søringer er det ikke. Vi er som oftest et internasjonalt mannskap og har til nå hatt gleden av å ha nasjoner som Japan, USA, Russland, Spania og ikke minst Sverige, representert. Å ha et multinasjonalt mannskap er ikke noe vi bare gjør for å få variasjon i kostholdet, men også for å gjøre det hele litt mer interessant for oss selv og et voksende internasjonalt publikum. Første seleksjonskriteriet er at de i likhet med hunden Barba er av den sosiale typen. Man må videre være pålitelige og samtidig la seg begeistre av naturen, uavhengig av været. Helst vil jeg at besetningen skal bestå av en kombinasjon av flinke seilere, fotografer, forskere og journalister.

VI LYTTET TIL ERFARNE BÅTFOLK

I tillegg til at det er trivelig, er det også av stor verdi for sikkerheten å lytte til lokale kjentfolk. Vi har flere ganger fått gode råd av mannskapet på redningsskøytene før vi skal gå rundt Stadt og andre havstrek som, spesielt på vinterstid, kan være krevende. Når man seiler såpass aktivt som vi gjør, på åpent hav og uten helikopterdekning, er det naturlig at sikkerheten er deretter.

Båten er gradvis oppdatert til å ha det meste man kan tenke seg av utstyr. Vi har nødpeilesender på båt og redningsvester, radar, AIS, tørrdrakter, oksygen i tilfelle dykkerulykker med mer. Det viktigste er uansett kunnskap og erfaring samt en godt vedlikeholdt båt som man vet hvordan fungerer. Til tross for flere feil som har blitt begått i løpet av årene, har vi til dags dato ikke hatt skader på hverken mannskap eller båt (bank i bordet). Immun er man på ingen måte, og det er derfor betryggende med et godt utviklet nødnett og hjelpeapparat langs kysten.

DEN FASCINERENDE SPEKKHUGGEREN

Tidvis er man litt bekymret når det blåser som verst, men som kaptein er jo ikke det noe man bør vise. Men noen ganger er ikke kroppsspråket til å ta feil av da. Som når man panisk svømmer under vann for så å krølle seg sammen til en ball grun-

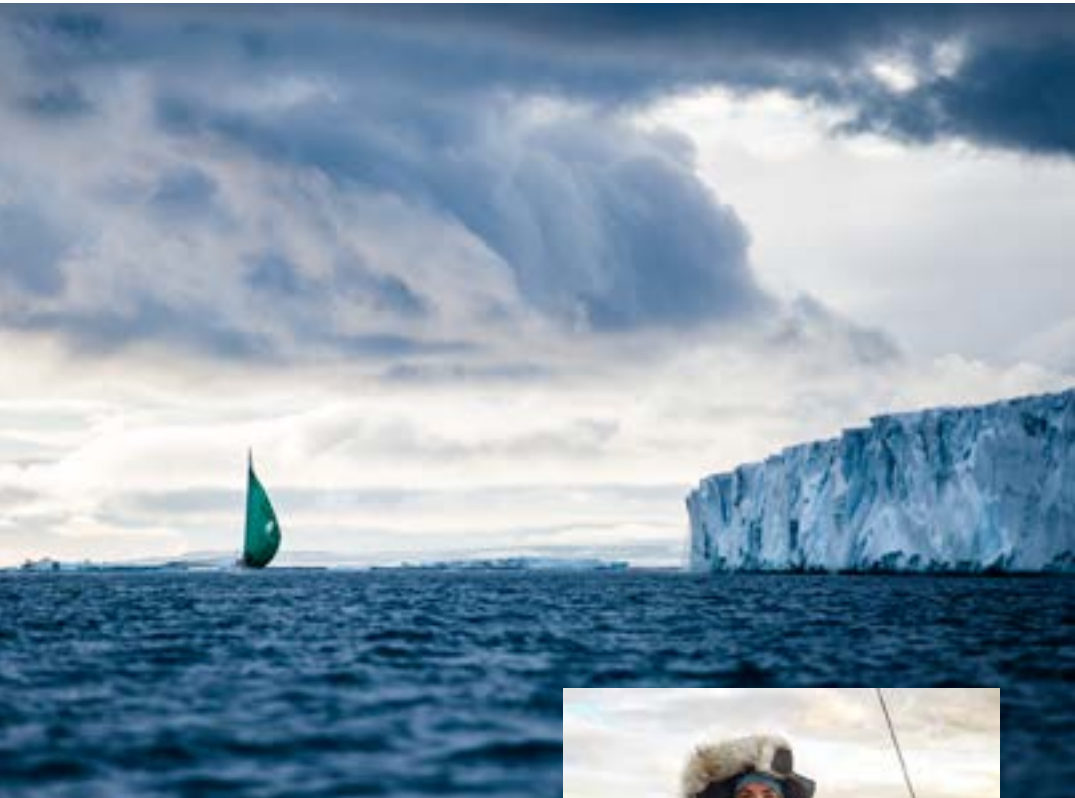


Foto: Daniel Hug



Øverst: Fra Austfonna isbreen i 2019.  
Nederst: Impact Manager Sandra Cathrine Ness.

Øverst venstre: Med tiden blir man ganske vant til å seile i mørket under til dels krevende forhold. Radaren kommer da spesielt godt med.  
Nederst vestre: På vei inn i havn etter seilas i minus 20 grader.



Foto: Kurt Arrigo



Foto: Andreas B. Heide





Dykking i drivisen Nord for Svalbard.



Fakta om Andreas



Med hvalen som ambassadør har Andreas lyktes med å nå ut til et globalt publikum gjennom medier som BBC, ABC News og New York Times Singapore. Sommeren 2019 legger han ut på en ny ekspedisjon, et samarbeid med barba.no og Sandra Cathrine Ness (turnss.no) for å kommunisere vitenskap og natur med hval som ambassadør. Interesserte samarbeidspartnere oppfordres til å ta kontakt.

hvalen og havet. Noen av de fremste i verden har vært om bord, blant andre en Emmy-vinner og bidragsytere til BBC Blue Planet. Sist vinter ble tilbrakt med tidligere Cous-teau-fotograf Matthew Ferraro i forbindelse men et pågående dokumentarprosjekt om spekkhuggere. Matthew har blant annet dykket med hvithai utenfor buret, samt filmet anaconda i Amazonas. Likevel rangerer han dykking med spekkhuggere i Norge som det mest intense.

DET FINNES HÅP FOR HAVET

Med tiden har Barba blitt en plattform som tilrettelegger for forskere og fotografer med et underliggende mål om å formidle natur. For det står jo ikke bare bra til med havet. Plastikken hopper seg opp, og havet vi har levd av i tusenvis av år utfordres på flere plan. Håp er det heldigvis. Man ser et stadig større ansvar både på et privat plan og politisk for å sikre ressursene for fremtidige generasjoner. Man kan jo lett føle seg litt maktesløs til tider, men det er ikke et alternativ å gi opp. Som forbruker kan vi forsøke å vise måtehold og velge produkter som fremmer havet. Fisk og andre

svømmende dyr på menyen, som et alternativ til storfe avlet opp på korn fra Brasil, er et eksempel på et sunt og grønt alternativ. Resirkulering er selvsagt, og man kan også bidra aktivt ved å plukke plastikk en gang i blant. I tillegg kan man bruke sin stemme i grønn favør, både ved valget og når man velger samarbeidspartnere og leverandører, uavhengig av hvilken bransje eller situasjon man måtte befinne seg i. Hvis alle gjør litt, vil det til sammen utgjøre en stor forskjell, og Norge er i en unik posisjon til å vise vei. Og det er her Barba kommer seilende inn. Gjennom spektakulær historiefortelling håper vi å kunne fronte den grønne bølgen globalt. Hvis alt går etter planen og finansieringen kommer på plass, er planen å atter en gang seile så langt nord det er hav, kommende sommer. I samarbeid med forskere, filmfolk og journalister er planen å formidle et positivt miljøbudskap om at det fortsatt er håp, hvilket det jo er. Forhåpentligvis blir det også noen hvaler å svømme med på veien. **R** **www.barba.no. @barbaboat på Instagram**



- Båthotell / vinterlagring av båter
- Butikk med utstyr til båt og sjøliv
- Serviceverksted

Forhandler av: **VOLVO PENTA** **YANMAR** **HONDA MARINE** **TOHATSU**

Følg oss på:



Åpningstider:  
Hverdager 9–16  
stengt lørd/sønd

Telefon: 992 55 550 – [www.stadsbygd-batsenter.no](http://www.stadsbygd-batsenter.no)

**Europas bredeste tankprogram for båtindustrien!**  
Tankene er produsert i næringsmiddelgodkjent polyethylenplast. Vi er fleksible med hensyn til plassering av stusser. Dersom du ønsker en løsning med speilvendte tanker (styrbord/babord) og kobling mellom tankene, løser vi dette for deg.



**Plastinvent**

**Tanker til fritidsbåter**  
Vann - diesel - septik

**Fordelene med tanker fra Plastinvent er mange:**

- Lett å gjøre ren
- Lett i vekt
- Rimelig frakt
- Rask levering
- Skreddersydd løsning
- Et rimelig alternativ for den som ønsker å montere tanken selv



**Ta kontakt - så kan vi sammen løse dine tankproblemer!**

**Løsninger for fremtiden**  
Plastinvent as  
Olsvollstranda Industriområde  
Radøyvegen 717  
5938 Sæbøvågen

T 56 34 70 80  
@ [post@plastinvent.no](mailto:post@plastinvent.no)

[www.plastinvent.no](http://www.plastinvent.no)

**Solide brygger**  
– uansett hvor du bor!

Kontakt oss i dag for en prat om dine bryggebehov!

Indre Oslofjord eller ytre Helgeland – uansett hvor du legger ut brygger må du vite at de tåler arktiske værforhold.

Wee Marines bryggesystemer har blitt testet i værutsatte forhold på Vestlandet, og er bygget for de tøffeste påkjenningene. Våre flytebrygger og utriggere beskytter båtene hele året

igjennom, samtidig som de er både praktiske og trygge i bruk.

Wee Marines utriggere er dessuten markedets mest moderne med innebygget LED-belysning og issikre flytere. Utriggen leveres også med «AutoMooring» – vårt eget innebygde fortøyningsystem.

Våre brygger er nå videreutviklet med smarte kabelgater for enkel ettermontering, og 2014-modellene kan leveres med kraftig FRP-dekk. Les mer på [wee-marine.no](http://wee-marine.no)



– det trygge bryggevalget

[www.wee-marine.no](http://www.wee-marine.no) | Tlf.: 982 18 155 | E-post: [aage@wee.no](mailto:aage@wee.no)



# Din lokale forhandler

## Østfold



## Akershus



Vollen Marina i Asker, en komplett marina med båtplasser, gjestehavn, drivstoff og service på båt. Norges eneste skrogvasker. Booking av vask: [batvask.no](http://batvask.no) Tlf. 40141040 – [www.vollen-marina.no](http://www.vollen-marina.no)

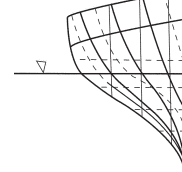


Slemmestadveien 424, 1390 Vollen  
Telefon: 66 90 44 66  
[www.vollenslipp.no](http://www.vollenslipp.no)  
Yanmar og Cummins  
Slipp: 30 tonn

## Rogaland



Telefon 477 70 725  
post@stavangerbaatverksted.no  
[www.stavangerbaatverksted.no](http://www.stavangerbaatverksted.no)



Telefon 51 74 54 99 – post@baatbyggeri.no  
[www.baatbyggeri.no](http://www.baatbyggeri.no)

## Hordaland



[www.bsse.no](http://www.bsse.no)  
Telefon 53 00 15 00  
Hovlandshagen, 5443 Bømlo  
Motorer: Yanmar og Volvo Penta  
Vi utfører motorarbeid og maskinering, rørarbeid og hydraulikk, sveising av stål og aluminium, sprøyting av maling og bunnstoff, samt plastreparasjoner.



BÅT – FISKE – FRITID  
Sartor Storsenter, 5353 Straume  
Telefon: 56 33 59 50  
E-post: [mail@sotranot.no](mailto:mail@sotranot.no)  
[www.sotranot.no](http://www.sotranot.no) | [sotranot](https://www.facebook.com/sotranot)

# Båtførerbevis

Båtførerbeviset dokumenterer at du har kunnskaper i navigasjon og bruk av navigasjonsinstrumenter, lanterner, nødsignal og kjenner sjøens trafikkregler. Videre at du er kjent med sjømannskap, sikker bruk av båt og håndtering av nødsituasjoner.

Ta kurs eller selvstudium før du går opp til båtførerprøven.

Båtførerprøven avlegges på et av de godkjente testsentrene du finner på våre hjemmesider:

**norsktest.no**

**båtførerregisteret.no**



Norsk Test administrerer båtførerprøven på vegne av Sjøfartsdirektoratet



## FOREBYGG HAVARI



Se video av  
Prop Protector  
i aksjon!



Tau i propellen kan medføre ukontrollert avdrift med fare for ditt og andres fartøy og mannskap. PROP PROTECTOR er en akseldrevet, skarp propellkniv uten bevegelige deler, konstruert for å kutte tau, sene, plast, tang, siv, garnrester o.l. Enkel montering – gjør det selv! Testvinner! Rimelig investering for øket sikkerhet! Bestill via [rs@vannhandel.no](mailto:rs@vannhandel.no) eller 90609695

**VANNHANDEL.NO**



Ytre Helgelands hovedleverandør innen skipselektronikk, fiskeleting, navigasjon og kommunikasjonsutstyr. Vi har solid erfaring og har kvalitet og god service som motto.

Du finner oss midt i Sandnessjøen sentrum, i Strandly Brygge helt på bryggekannten.

[www.arnebjornvold.no](http://www.arnebjornvold.no)  
Torolf Kveldulvsonsgate 37A - 8800 Sandnessjøen - Tel: 75 04 02 18



Tobias 20 Kaptein  
Praktisk fiskebåt med gode sjøegenskaper. Båten kan leveres i flere versjoner tilpasset ulik bruk.

Lengde: 620 cm  
Bredde: 230 cm  
Dypg.: 80 cm  
Vekt: 1200 kg  
Motor: 10-38 hk  
Fart: 6-13 knop

Tobias Plastindustri AS 5943 Austrheim tlf. 56169079 fax 56169303 [www.tobias.no](http://www.tobias.no)



# Fart, kos og elektrisk stillhet

Av Lars Kristian Mosby Enger



## Familiebåt til under millionen

Den nye Askeladden P79 Weekend er, som navnet tilsier, en weekendbåt med overnattingsmulighet. Her er det køyeplass til tre personer, samt separat toalettrom. Tilsynelatende har Askeladden virkelig fått orden på designet. Den nye flerbruksbåten er råtøff med sitt elegante styrehus, steppede skrog og røffe linjeføring. I styrehussalongen er det sitteplass til fire rundt bordet. Ryggen på det fremste setet kan snus, slik at alle passasjerer kan sitte i fartsretningen under marsjen. I tillegg har P79 et stort og hyggelig akterdekk som er attraktivt for både hobbyfiskere, badeløver og soltørste. Med 250-hesters Suzuki får farkosten en toppfart på 41 knop.



## Nytt finsk flaggskip

88 DC er Yamarins nye flaggskip. Med plass til 12 personer om bord kan du ta med både en, to og tre familier på dagstur. Båten har to lugarer med plass til inntil fem personer. Uteplassen har bysse med koketopp, ferskvann og kjøleskap. Skulle uværet komme, kan man reise hjem i 45 knop, om man har største motor på 350 hk.

<b>Lengde:</b>	8,80 meter
<b>Bredde:</b>	2,95 meter
<b>Vekt:</b>	2 350 kilo
<b>Motor:</b>	200 – 350 hk
<b>Pris:</b>	1 090 000 kroner
<b>yamarin.com/no</b>	



## Treroms med sjøutsikt

Den nye Jeanneau NC 37 er en skikkelig familiebåt designet som en treroms leilighet med balkong på akterdekket og en «mark»-terrasse på den store badeplattformen. Her er alt på en flate, bortsett fra toalettene og lugarene som er på nedre dekk. Båten har to lugarer med totalt fire køyeplasser.

<b>Lengde:</b>	13,93 meter
<b>Bredde:</b>	4,10 meter
<b>Vekt:</b>	10 327 kilo
<b>Motor:</b>	440 – 740 hk
<b>Pris:</b>	2 915 000 kroner
<b>heitmannmarin.no</b>	

## En skikkelig makeover

Silver har laget aluminiumsbåter siden begynnelsen av 90-tallet. Deres siste tilskudd er Hawk BR i ny og forbedret utgave. Alt bortsett fra navnet er nytt i 2019-modellen. BR-betegnelsen står for bowrider, noe som innebærer heldekkende vindskjerm og sitteplasser forut. Konseptet har blitt meget populært de seinere årene. Fordelen er at fem personer kan sitte i le av fartsvinden, mens barn som liker litt hopp og sprett kan plasseres forut. Båten skal klare drøye 40 knop med største motor på 100 hestekrefter.

<b>Lengde:</b>	5,70 meter
<b>Bredde:</b>	2,80 meter
<b>Vekt:</b>	675 kilo
<b>Motor:</b>	70 – 100 hk
<b>Pris:</b>	299 000 kroner
<b>helgelandbat.com</b>	



## Plass til et helt fotballag

Den nye Flyer 10 hadde vært en utmerket båt for den legendariske 2018-sommeren. Solsengen forut ser innbydende ut for en god sommerdag. Dette er en båt som neppe vil slå veldig godt an i Norge, nettopp fordi bruken avhenger av godvær. Men det er virkelig en flott farkost franske Beneteau stolt kunne vise frem på Düsseldorf-messa i januar. Båten har plass til hele fotballaget på 11 mann, og ved hjelp av to 350-hesters motorer skal det være en smal sak å få båten opp i plan. Båten har forøvrig køyeplass til to personer, samt separat toalettrom under dekk.

<b>Lengde:</b>	9,95 meter
<b>Bredde:</b>	3,35 meter
<b>Vekt:</b>	1 840 kilo
<b>Motor:</b>	600 – 700 hk
<b>Pris:</b>	Ca 2 000 000 kroner
<b>erlingsande.no</b>	



## Grommere enn grommest

Skal du bare handle én machobåt i år kan du kanskje gå for denne? Finske Axopar har samarbeidet med Brabus for å lage en skikkelig grombåt. Brabus Shadow 500 Black Ops heter båten som er basert på Axopar 28. Brabus har jobbet videre med hydrodynamikken og forsterket den med karbon, samt stått for den omfattende stylingen. Toppfarten er oppgitt til 60 knop for det dobbeltsteppede 20-graders V-bunnskroget. Båten blir kun laget i 28 eksemplarer, så her er det bare å bestille før den blir utsolgt.

<b>Lengde:</b>	9,18 meter
<b>Bredde:</b>	2,95 meter
<b>Vekt:</b>	1 840 kilo
<b>Motor:</b>	2 x 250 hk
<b>Pris:</b>	På forespørsel
<b>brabusmarine.no</b>	



## Lang elektrisk rekkevidde

Q-Yachts viste frem sin Q30 helelektriske båt under båtmessa i Düsseldorf i januar. Den nye daycruiseren imponerer med sin rekkevidde på hele 80 nautiske mil dersom man holder seg i ni knops fart. Toppfarten er 15 knop, men med denne hastigheten halveres rekkevidden. Fremdriften kommer av en elektrisk Oceanvolt-motor på 20 kW (27 hk) tilkoblet et litiumbatteri med kapasitet på 30 eller 60 kWh. Under dekk er det køyeplass til to personer, samt et elektrisk toalett og vask.

<b>Lengde:</b>	9,3 meter
<b>Bredde:</b>	2,2 meter
<b>Vekt:</b>	1 500 kilo
<b>Motor:</b>	740 – 800 hk
<b>Pris:</b>	Ca 2 200 000 kroner
<b>heitmannmarin.no</b>	

## Ujålete hyttebåt

Sting har de siste årene blitt et populært båtmerke i Norge. Spesielt populær ble den rimelige hobbyfiskebåten 535 PRO, som kom i 2012. I år kommer Sting 600 PRO HT (HardTop) med et lite styrehus, slik at fører og passasjer kan sitte mer skjermet mot vær og vind, og der bakveggen kan lukkes ved hjelp av en kalesjeløsning som kan dekke hele båtens akterdekk. Med en prislapp på drøye 220 000 kroner, inkludert 60-hesters motor, kan dette bli en potensiell storselger.



<b>Lengde:</b>	6,11 meter
<b>Bredde:</b>	2,32 meter
<b>Vekt:</b>	530 kilo
<b>Motor:</b>	50 – 75 hk
<b>Pris:</b>	221 600 kroner
<b>frydenbo-marine.com</b>	



## Sprell ny RIB

Strømøy RIB 580 er ny på det norske markedet. Båten med det norskklingende navnet er bygget i Kina, mens utviklingen har foregått i Norge. Ved hjelp av en 115-hesters Mercury Pro skal RIB-en klare 42 knop. Nyheten har flere praktiske oppbevaringsrom, samt bord og en liten salong forut. Bak konsollen er det ståstol for fører, samt en sittebank lengst akter.

<b>Lengde:</b>	5,80 meter
<b>Bredde:</b>	2,36 meter
<b>Vekt:</b>	400 kilo
<b>Motor:</b>	115 hk
<b>Pris:</b>	289 000 kroner
<b>stromoy-batverksted.no</b>	



### Vil oppgradere imaget

Bavaria har lenge vært kjent for sine gode, men rimelige seilbåter. Nå ønsker produsenten å komme inn i premiumsegmentet med sin nye C45 Style. Forskjellen på nyheten og de øvrige modellene er at utstyr og tilbehør er valgt fra øverste hylle. For eksempel får man med tre B&G Evo 3-skjermer, samt full elektronisk «smart båt»-styring. 46-foteren har seks køyeplasser fordelt på tre lugarer, samt to toalettrom og bysse under dekk. Salongen er lys og trivelig med god plass til hele besetningen.

Lengde:	13,98 meter
Bredde:	4,49 meter
Vekt:	12 000 kilo
Motor:	80 hk
Pris:	3 950 000 kroner

**bavarianorge.no**



**Sosial katamaran**

Nye Aventura 44 vil bli presentert våren 2019. Yachtdesigner Samer Lasta har gitt seilbåten sitt formspråk. Fordelen med en katamaran er at to familier kan bo i hvert sitt skrog, og møtes i den komfortable og romslige dekkssalongen. Båten kan leveres med tre eller fire lugarer, og med to, tre eller fire toalettrom. Aventura 44 er som standard utstyrt med Nanni dieselmotorer med seildrev. Båten kan også leveres med en Hybrid installasjon med elektriske motorer fra Ocean Volt.

Lengde:	13,20 meter
Bredde:	7,00 meter
Vekt:	9 500 kilo
Motor:	75 hk
Pris:	4 077 000 kroner

**norpol-yachting.com**



**Ny toppmodell fra Nimbus**

Nimbus erstatter Nova-serien med den nye T-serien. T står for tender (jolle), og tanken er at båten skal kunne være lystbåt på de store yachtene. Men for mange vil den drøyt 12 meter lange båten være mer enn stor nok som hovedbåt. Dette er en typisk walkaround-båt med en flott lugar for to under dekk. Uteplassen har en sosial sittegruppe i bakkant av styrekonsollen som kan gjøres om til en stor solseng. Den nye Nimbus T11 kan leveres med både innen- og utenbordsmotor. Minste påhengeralternativ er Mercurys 350-hesters V8-er, mens største alternativ er 3 x 300 hk. Foretrekkes innenbordsmotor er det mulig å få båten levert med 2 x 400 hk Volvo Penta bensin- eller dieselmotor. Toppfarten er beregnet til over 50 knop.

Lengde:	12,40 meter
Bredde:	3,46 meter
Vekt:	5 600 kilo
Motor:	350 – 900 hk
Pris:	fra ca 2 900 000 kroner

**norbaat.no**



**Oppgradert Marex**

Nye Marex 360 Cabriolet Cruiser fikk sin premiere på båtmessa Boot i Düsseldorf i januar. Det er Marex 350 CC som nå erstattes av den litt større og forbedrede utgaven. Den sosiale styrehussalongen i båten er blitt bedre og romsligere, på bekostning av sittegruppen under dekk, som nå er fjernet. Dermed er det nå plass til hele ti personer rundt bordet i salongen. Grepet er gjort med tanke på hvordan kundene bruker båten. De fleste vil sitte oppe fremfor nede. Det er mulig å få båten levert med flere motoroppsett, med dobbelinstallasjon av Volvo Penta D3 300 som største alternativ. Bestselgeren her til lands vil trolig være singel D6 med 400 hestekrefter, som skal gi en toppfart på rundt 31 knop.

Lengde:	11,49 meter
Bredde:	3,49 meter
Vekt:	7 500 kilo
Motor:	400 – 640 hk
Pris:	Ca 3 500 000 kroner

**marex.no**

Et sikkert valg

ZF CruiseCommand

**KGK NORGE AS**  
[www.kgk.no](http://www.kgk.no)



**Mobil**  
Smøremidler

**NÅR KVALITET ER LIVSVIKTIG!**

**DRIVSTOFF OG Mobil SMØREMIDLER**  
**LEVERES OVER HELE KYSTEN AV Bunker Oil**

Våre avdelinger: **Bergen:** 55 11 95 30 - **Ålesund:** 70 10 47 47 - **Tromsø:** 77 66 41 20

**Vi støtter Redningsselskapet**

Finn vårt nærmeste tankanlegg: **bunkeroil.no**





London Calling: Tower Bridge Lifeboat Station er en av verdens mest aktive søk- og redningsstasjoner. Med over 600 oppdrag, og hvor halvparten er bruhoppere, ser de både de lyse og mørke sidene av storbyen.

# Storbyheltene med 600 oppdrag i året

Tekst: Frode Pedersen

De opplever hver dag den mørke siden av London, men de ser også den vakre. Når lysene fyller kvelden blir Themsens gråsvarte grums til en forgylt motorvei. En av verdens travleste vannårer krever mye av sine voktere.

Tower Bridge Life Boat Station er en av verdens mest aktive søk- og redningsstasjoner. Med over 600 oppdrag i 2018, hvor over halvparten dreide seg om folk som hoppet fra byens mange broer, blir de vant til liv og død. På en dag kan de ha opptil syv oppdrag, og noen dager før vi besøkte stasjonen i et travelt førjuls-London, hadde de plukket opp to brohoppere. Begge hadde lyktes med å ta sitt eget liv. Den ene hadde ligget i sjøen i tre uker, den andre i seks.

– Rekorden min er fire brohoppere på en dag. Det som er utfordringen når de velger å ta sitt eget liv på denne måten, er å finne dem så kjapt som mulig, sier skipper David Norman.

**RASKT PÅ Plass**

Han har den raskeste båten i hele flåten til RNLI (Royal National Lifeboat Institution), den gjør 40 knop om ikke den sterke strømmen i elva blir for vanskelig. Og det er nettopp strømmen som er den største utfordringen med å finne brohopperne. Strømmen kan komme opp i over syv knop, det er raskere enn en konkurransesvømmer klarer på sitt beste.

– Vår båt er såpass rask at vi klarer å nå hele vårt område innen 15 minutter. Er vi heldige får vi raskt beskjed, og vi kan være hos den som har hoppet før han forsvinner for godt. Jeg sier han, fordi mesteparten av brohopperne våre er unge menn. Mange av dem er ofte veldig takknemlige, og forsøket på å avslutte livet blir med det ene, sier David Norman.

Trafikken i London er et velkjent kaos. Der har båten til RNLI et fortrinn. Med 40 knop kan de ta seg frem mye raskere enn andre redningsetater. Noe som er medvirkende til alle oppdragene de har.

Mange av dem som er med og bemanner Tower Bridge Lifeboat Station bor på den gamle lekteren som utgjør fundamentet for alle bygningene og selve bryggeanlegget. Dette gjør at stasjonen har en rå responstid. 90 sekunder tar det

Foto: RNLI



”

## Å få folk til å engasjere seg rundt vår stasjon er ikke noe problem. Vi har til sammen 54 frivillige kvinner og menn som bemanner stasjonen året rundt.



**Øverst:** David Norman er skipper på en av Europas heftigste redningsstasjoner. Han og kollegene hans i RNLI passerte i fjor over 600 oppdrag for stasjonen som ikke ligger langt fra Tower Bridge.

**Nederst:** Da vi besøkte stasjonen midt i desember i fjor, stod telleren for antall oppdrag på 599. Skipper David Norman var ikke i tvil om at det raskt kom til å bli over 600. Førlulstiden var også tid for bruhopperne som ønsket å ta sitt eget liv.

fra de får oppkall om hjelp, til de er om bord og klare til å kaste loss.

### MÅTTE EN KATASTROFE TIL

– Det verste som kan skje er om vi får en ny katastrofe lik den som skjedde en sensommerdag i 1989, sier skipper David Norman.

Klokken to om natten til 20. august i 1989 ble charterbåten Marchioness rent i senk av lekteren Bowbelle. Om bord i charterbåten var 151 mennesker opptatt med fest og dansing. Idet de skulle passere brukarene ved Southwark Bridge, fylte plutselig en av Themsens største skip synsfeltet til skipperen om bord på Bowbelle. I neste sekund var hele styrhuset revet bort fra skroget, et helvete brøt løs. 51 festglade mennesker mistet livet i de frådende vannmassene den beksvarte natten.

Dette var en katastrofe som fikk dronningen til å gå ut med en offisiell kondolanse, sendte statsminister Margareth Thatcher hjem fra ferie i Østerrike, og alle involverte myndigheter ble endevendt for å finne ut hva man skulle lære av ulykken. Alle var opptatt av hvordan dette kunne skje, men ikke minst hvordan man skulle forhindre at noe lignende skulle skje igjen.

Som en av konklusjonene til alle granskninene og tiltak som ble gjort etter kollisjonen i 1989, ble RNLI i januar 2001 bedt av regjeringen om å opprette en egen redningsstasjon på selve Themsen. Den skulle ha fokus på å overvåke elveløpet i sentrum av London. Det vil si med base rett under Waterloo bridge, skulle de kunne dekke 16 kilometer nedover elven, og åtte kilometer oppover.

### DA TERROREN RAMMET LONDON BRIDGE

Tredje juni i 2017 ble London rammet av et nytt terrorangrep. Tre menn kjørte rett inn i folkemengden på London Bridge. Midt i kaoset stormet de tre terroristene ut av bilen og begynte å stikke rundt seg med kniv.

– Den dagen hjalp vi mer enn 100 personer bort fra de hysteriske tilstandene som oppstod. Heldigvis hadde vi to båter operative på stasjonen. Folk følte seg fanget på den ene eller andre siden av elven, og vi kom raskere frem enn noen

politibil eller ambulanse, forteller David Norman.

Åtte mennesker ble drept, og et femtitalls personer ble skadet i terrorangrepet som endte på Borough Market hvor de tre mennene ble skutt og drept.

### ENGASJERTE FRIVILLIGE ER IKKE NOE PROBLEM

– Å få folk til å engasjere seg rundt vår stasjon er ikke noe problem. Vi har til sammen 54 frivillige kvinner og menn som bemanner stasjonen året rundt. Her er alle skipperne fast ansatt, så vi mikser faste og frivillige med stort hell. På den måten får vi god overføring av kunnskap og kompetanse, samtidig som vi bygger god kultur, sier Norman.

Etter at de for en stund siden var med i en TV-serie, kom det ti henvendelser til stasjonen daglig fra folk som ville verve seg til tjeneste. De har også god støtte i næringslivet i London. Et besøk fra en av de mer hippe restaurantkjedene i London, resulterte i en større donasjon. De spurte kundene om de kunne tenke seg å bidra med ett pund ekstra på regningen, noe som på kort tid resulterte i en donasjon på 300 000 kroner.

### MANGE GÆRNINGER PÅ ELVA

David Norman har vært med på mange tragiske oppdrag, men også noen som blir ganske komiske. En gang fikk de inn en melding om at to personer var i ferd med å krysse Themsen i en plastikkbåt. Til padleårer hadde de hvert sitt kosterkaft med en stekepanne surret fast til enden av skaftet.

– De var riktig antrukket, men vettet stod mer i stil med farkosten enn med de staselige skipperluene, sier Norman.

At London er en millionby preger også språket til folket. Skipper Norman forteller at de har det ganske så morsomt enkelte ganger når de lytter til arbeidskanal 14.

– Vi har jo vår egen Cockney, men når folk av alle raser og tungemål skal seile og snakke samtidig, kan det bli veldig vanskelig å tolke budskapet. Utfordrende for sikkerheten, men utrolig morsomt å høre på så lenge det går bra, sier den erfarne skipperen, David Norman. **R**

BRYGGER MOLOER MORING MUDRING

SLEP SJØTRANSPORT VEDLIKEHOLD

REPARASJON

Tlf. 33 69 99 99      www.vst-as.no

# LUFTAVFUKTERE

Luftavfuktere som virker ned til 1°C, absorberer opp til 8 liter vann i døgnet, støyer minimalt, avgir varme, er strømbesparende, filtrerer luften, føler luftfuktigheten og starter/stopper automatisk. Omtalt i *RS Magasinet*, *Båtens Verden*, *Båtliv*, *Båtmagasinet*, *Seilas*, *Practical Boat Owner* og *Sailing Today*.

**BEST I TEST**

Bestill via [rs@vannhandel.no](mailto:rs@vannhandel.no) eller 90609695

## VANNHANDEL.NO

## Stilsikkert gjerde i støpejern

### Rask levering

**Webjørn Hammersbøen**  
Ruud, 2040 KLØFTA  
Mobil: 905 39 457  
[post@wh-produksjon.no](mailto:post@wh-produksjon.no)  
[www.wh-produksjon.no](http://www.wh-produksjon.no)

**Ta kontakt for et godt tilbud**



# Noen tanker om stanken

Tekst og foto: Trond J. Hansen

Båtlukt er et eget begrep, og de aller fleste båtfolk vet hva det dreier seg om. Spesielt fremtredende er den om båten begynner å trekke på årene, og etter vinteropplag. Båtlukt er noe litt udefinert, en blanding av mugg, mat, dass og diesel. En lukt det er umulig å bli kvitt. Eller er det det?



## Olje og diesel

Ligger det olje og diesel i motorrom eller kjø, vil det lukte i hele båten. Spesielt ille kan det være om man har sølt diesel – enten ved påfylling eller når man har byttet filter.

### TILTAK:

Det er viktig at motorrommet rengjøres jevnlig. Har man sølt med diesel, må det raskest mulig tørkes opp og motorrommet luftes godt. Legg noe under når du bytter filter.

## Røyk

Fortsatt er det noen som røyker om bord. Røyklukt fester seg i tekstiler og er vanskelig å få bort. Vi vil ikke moralisere, men i båt burde det være unødvendig å røyke inne.

### TILTAK:

Eddik fjerner røyklukt, men ikke om interiøret er innrøykt. Sett ut skåler med eddik. Ved kraftig lukt anbefales ozonbehandling.



## Dolukt

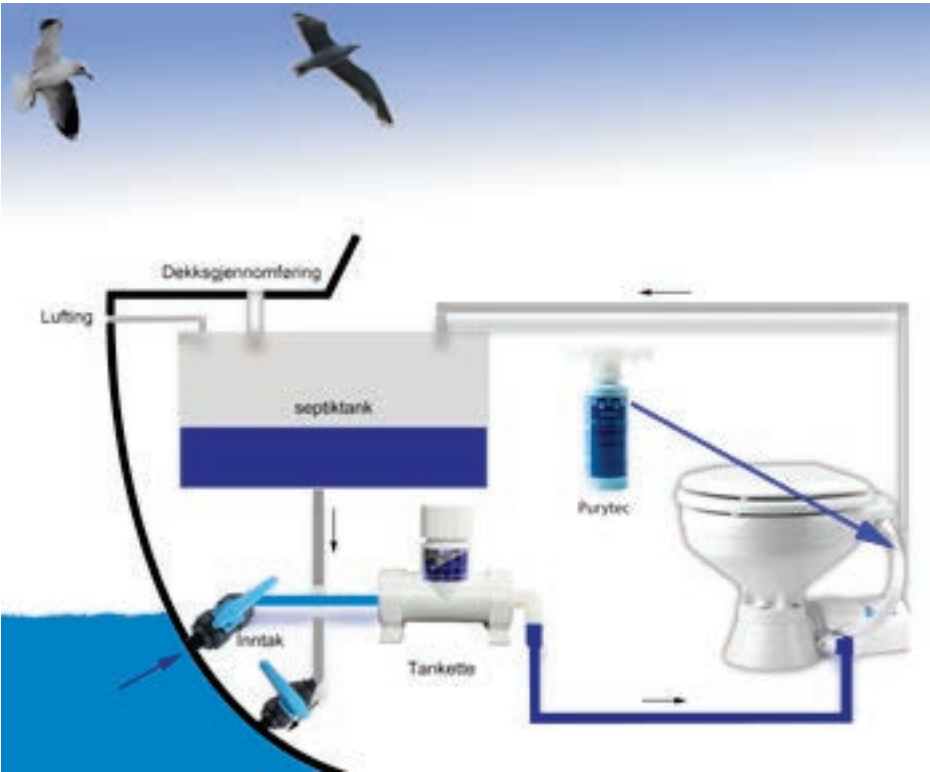
Det er det sjeldent selve toalettet som er årsak til luktproblemene. I alle fall så lenge toalettssystemet ikke er skadet eller lekk, og så lenge det er vedlikeholdt på riktig måte. Sjøvann, som pumpes inn i båttoalettet, inneholder organiske stoffer; alger, små levende eller døde organismer, salter og forurensing fra sjøvannet som begynner å råtne når det kommer i kontakt med luft. Det er denne prosessen som skaper den ubehagelige lukten som kan være vanskelig å bli kvitt. Tilbakeslag i doskålen er også en luktkilde.



### TILTAK:

Jevnlig vedlikehold av toalett og septiktank med tilsetningsmidler, og rengjøring med eddik, kan holde uønskede lukter i sjakk. Ha jevnlig litt 35 prosent eddik i skålen og pump gjennom systemet. Det finnes også dispensere med sanitærveske som renser og desinfiserer sjøvannet som pumpes inn. Tankette og Purytec har slike systemer.

Det danner seg gjerne avleiringer på toalettets tilbakeslagsventil (jokerventil), og da oppstår det tilbakeslag i skålen. Rengjør jokerventilen med eddik/sitronsyre eller bytt den ut. Om du skifter slanger må du sørge for å alltid bruke gasstette slanger, som blant annet hindrer ammoniakklukt som kommer fra urinen. Andre slanger er gjerne vanntette, men ikke lukttette. Også toalettsslanger vil etter hvert lekke lukt og bør byttes etter 5–7 år. Kullfilter på septik kan også ta bort en del lukt.



## Mugg

Mugg er en av de store synderne og opphav til mye båtlukt. Mugg kommer som følge av fukt. Grenseverdien for mugg- og soppdannelse er på 70 prosent Relativ fuktighet (RF). Selv om sommeren kan det være vanskelig å komme under denne verdien, ikke minst i fuktig vær. Om våren og om høsten oppstår det lett kondens i båten. Når det er kaldt utenfor båten, i sjø og luft, så oppstår det kondens i møte med varm luft inne i båten. Da vil det ofte danne seg kondens mellom skrog og innredning. Det kan lett oppstå mugg- og soppdannelse på slike fuktige

steder og skadene kan bli store. Likeledes oppstår det ofte kondens under madrassen. Har det først oppstått mugg (jordslag) i båten, kan det være vanskelig å få bort.

### TILTAK:

Helst bør man ha avfukter hele året, men på grunn av kondensproblemene er det ekstra viktig med avfukter om våren og om høsten. Når båten er i opplag bør mest mulig av tekstiler og annet som samler fukt tas ut av båten. Eddik kan ta bort noe av lukten, men det må gjerne hardere skyts til. Som ozonbehandling. Da trenger man en ozongenerator.





Ozonbehandling

Ozon er et molekyl satt sammen av tre atomer oxygen. To atomer oxygen danner det grunnleggende oxygenmolekylet, det oxygenet vi puster. Det tredje oxygenatomet kan løses fra ozonmolekylet og feste seg til molekyler av andre stoffer, og dermed endre deres kjemiske sammensetning. Det er denne evnen til å reagere med andre stoffer som danner grunnlaget for behandlingen.

Ozongeneratoren virker på den måten at luft blir ført inn i et elektronisk utladningsfelt som blir produsert ved høy spenning. Osmogenene, luktproduserende molekyler, blir oksydert til vann og andre ufarlige gasser. Kort og godt fjerner ozon lukt ved å ødelegge molekyler, bakterier og sporer som forårsaker ubehagelig lukt.

Før ozonbehandling må båten være helt ren og tørr for at lukten skal bli borte og ikke komme tilbake. Rengjør motorrom og fjern alle kilder til lukt. Ozonapparatene liker ikke fuktig luft. Hard ozonbehandling kan morkne enkelte typer gummi, for eksempel lateksmansjetter på sjøklær. Slike kan tas ut av båten før oppstart. Du skal ikke være i rommet når selve behandlingen pågår, for det kan skade lungene å puste inn ozongass. Heng opp et oppslag om at slik behandling pågår. Etter

behandlingen luftes rommet i 30–60 minutter.

Dess mer lukt det er, dess grundigere behandling. Det innebærer enten lengre ozonbehandling eller høyere konsentrasjon av ozon. Da trenger man en kraftigere generator. Det beste er å kjøre riktig mengde ozon i intervaller. Da jobber den seg sakte men sikkert innover i lagene som forårsaker dårlig luft, helt til man kommer inn til kjernen. Mange ozongeneratorer er utstyrt med en timer, noe som gjør intervallbehandling enklere. Dersom det ikke er så mye lukt, kan det være tilstrekkelig med én behandling av båten. Ellers må man gjerne gjenta prosessen én eller flere ganger. For å bli kvitt mye intens lukt fra for eksempel diesel, må man gjerne kjøre litt hard, intensiv behandling. Vi har prøvd, og det fungerer virkelig.

En ozongenerator ser nesten ut som en vifteovn eller liten byggtørker. De minste kan kjøres på 12 volt, ellers er det vanlig nettstrøm. Kapasiteten er gjerne oppgitt i hvor mye ozon maskinen maks lager i milligram i timen. For bruk i båt er det normalt tilstrekkelig med 500–2000. Pris for disse er cirka 7–12 tusen kroner. Kjøper man, kan det være smart å gå flere sammen. Kanskje noe for båtforeningen å investere i? Det er mulig å leie generatorer, blant annet fra bilpleiefirmaer. Disse er gjerne

mindre, beregnet for bil. Vær oppmerksom på at luftrensere og ozongenerator ikke er det samme. Vi fikk låne en ozongenerator fra firmaet Clima Norge AS på Sola. De har også et godt utvalg av luftavfuktere. På deres hjemmeside – **clima-norge.no** – finnes mange gode tips for bruk av både luftavfuktere og ozongeneratorer.



Forbundet  
KYSTEN



Verner om  
kystkultur!

Finn ditt nærmeste  
kystlag på  
[www.kysten.no](http://www.kysten.no)



TROMS fylkeskommune  
ROMSSA fylkeskommune

Ishavsbyen videregående skole og Fagskolen i Troms  
avd. Tromsø Skolested Rambergan

VI TILBYR FØLGENDE STUDIEPLASSER:

Ishavsbyen videregående skole,  
søknadsfrist 1 mars:

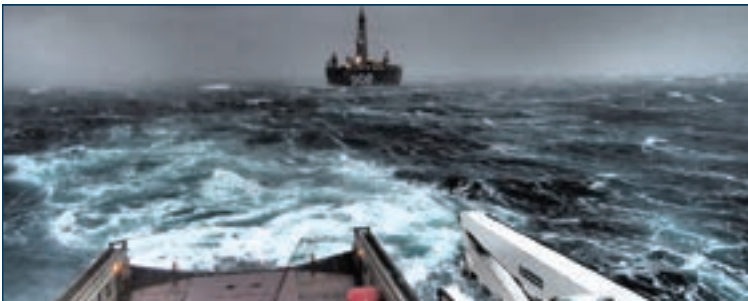
- VG2 – Maritime fag, fagfordypning dekk og maskin
- VG2 – Kulde- og varmepumpeteknikk
- VG3 – Skipselektriker

Ishavsbyen videregående skole  
Epost: [post.ishavsbyen@tromsfylke.no](mailto:post.ishavsbyen@tromsfylke.no)  
Hjemmeside: [www.ishavsbyen.vgs.no](http://www.ishavsbyen.vgs.no)  
Sentralbord: 77 78 88 00

Fagskoletilbud, Søknadsfrist 15 april:

- FTM01H – Dekksoffiser på ledelsesnivå. Toårig utdanning.
  - FTM02H – Maskinoffiser på ledelsesnivå. Toårig utdanning.
- Informasjon om opptak se:  
[www.fagskoleopptak.no](http://www.fagskoleopptak.no)

Fagskolen i Troms avdeling Tromsø  
Epost: [fagskolenitromso@tromsfylke.no](mailto:fagskolenitromso@tromsfylke.no)  
Hjemmeside: [fagskolen.tromsfylke.no](http://fagskolen.tromsfylke.no)  
Sentralbord: 77 78 88 00



Island Offshore støtter Redningsselskapet!



Lofotkraft

Trygger  
hverdagen  
– investerer i  
framtiden

Lofotkraft AS  
Vorsetøyveien 31  
Svolvær  
Tlf 76 06 76 06  
[firmapost@lofotkraft.no](mailto:firmapost@lofotkraft.no)  
[www.lofotkraft.no](http://www.lofotkraft.no)



Norsk Sjømannsforbund

Til støtte for sjøfolk i over hundre år

Rosenkrantz gate 15-17  
Boks 2000 Vika, 0125 Oslo

Tlf: 22 82 58 00 Fax: 22 33 66 18

[www.sjomannsforbundet.no](http://www.sjomannsforbundet.no)



SERVICES

SKIP OG PLATTFORM –MOTOR OG GIR  
MASKINERING –PLATE/RØR OG SVEIS

ENERGI & INDUSTRI  
MARITIM • FORSVAR

PREFAB – SERVICE – OPPGRADERING  
INSTALLASJON – VEDLIKEHOLD

QUALITY THROUGH SERVICE AND INNOVATION

[bergengroup.no](http://bergengroup.no)



Vi utfører blant annet følgende:

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| Plastreparasjoner          | Gelcoatreparasjoner   |
| Plastpestreparasjoner      | Sandblåsing av skrog  |
| Gassanlegg installasjon    | Gassanlegg reparasjon |
| Baugpropell installasjoner | Lakkeringer m.m.      |

**www.bplast.no**  
Fekjan 80, 1394 Nesbru. Telefon 66 84 50 00



NORBOAT autorisert  
Gassinstallasjonsfirma



NORBOAT autorisert  
Plastreparasjonsverksted



# Er du helt sikker?



## MAGNE KLANN

Fotograf, forfatter, seiler og foredragsholder.

For tiden aktuell med boka «Norge om babord – Alene med seiljolle fra Nordkapp til Lindesnes».

Magne Klann (48) har alltid hatt et lidenskapelig forhold til sjøen og båtlivet. Han er utdannet fotograf, og har gitt ut flere bøker, blant annet Havneboka i tre bind og Seilerboka, og vært journalist for Båtliv, Seilas og Seilmagasinet. Magne er flere ganger norgesmester i seiling. Turen fra Nordkapp til Lindesnes i en 13 fots jolle mer enn doblet den gamle verdensrekorden for lengste seiltur med enmannsjolle, og ga ham plass i Guinness rekordbok.

Det har aldri vært lettere å navigere. Likevel øker antallet grunnstøtinger markant. Er det tilværelsens uutholdelige letthet som slår bakut?

Har du hørt lydloggen fra de avgjørende minuttene før kollisjonen til KNM Helge Ingstad og Sola TS? Det er mye å si om den kommunikasjonen. Det jeg umiddelbart bet meg merke i var stemmen som svarte om bord på Helge Ingstad. En selvsikker stemme: «HELGE INGSTAD»! Ingen grunn til å tvile på at de hadde ett hundre prosent kontroll der. Ingen snev av tvil selv om andre sjøfolk tok kontakt og fortalte dem at de måtte endre kurs.

Alle kan gjøre feil. Uansett hva havarikommisjonen kommer frem til, vil jeg si at denne skråsikkerheten var den fatale feilen. Det er denne feilen vi må ta lærdom av.

Jeg tror skråsikkerhet er et generelt problem på sjøen. Usikkerhet blir gjerne sett på som svakhet. Særlig blant middelaldrende menn – en overrepresentert gruppe i ulykkesstatistikken. Navigasjon og sikkerhet på sjøen forøvrig handler ikke om å aldri gjøre feil. Det handler om å oppdage feilene sine tidlig nok, og å ha stor nok margin.

For 25 år siden navigerte man med kart og kompass, klokke og logg. Kun det. Noen hadde radar og kanskje noen andre hjelpemidler, men man måtte konsentrere seg. Beregningene var unøyaktige, og man måtte ta høyde for feil. Man ble vant til å ettergå sine egne observasjoner hele tiden. Sjekke, dobbeltsjekke og trippelsjekke. Er det riktig stake jeg ser her og i kartet? Går jeg riktig passasje mellom to holmer? Helt naturlige ting for å ferdes på sjøen. Selv lærte jeg aldri om grønn og rød stake skal om styrbord eller babord. For meg var det uvesentlig. Der jeg ikke var lokalkjent sjekket jeg uansett med kartet. Og hvilken vei går egentlig leden? Det er ikke alltid lett å ta på ren refleks, og tar man feil er konsekvensene store.

En gang på 80-tallet gikk vi skikkelig på grunn. Min far, storesøster og jeg. Full motor – sju knop – BANG! Vi gikk mellom to grønne staker og en rød. Eller var det to røde og en grønn? Det var like utenfor Kragerø, midt i et sammenstium av fjorder og sund i forskjellige retninger. Kanskje var det der jeg blokkerte det med fargene og ledens retning. Det var stadig noen som gikk på her. Året etter ble stakene byttet ut med kardinal-

merker. Jeg kan fortsatt mane frem synet av tang og blåskjell da jeg kikket ut over ripa. Man skulle tro det var vesentlig færre hendelser av denne typen etter kartplotterens inntog, men det er altså motsatt. Det er fler!

I dag bruker jeg kartplotter som alle andre. Det er lett å bli sittende å styre mer etter plotteren enn omgivelsene. Tankene vandrer andre steder, og plutselig kjører man båt som om man spiller dataspill.

I fjor vår seilte jeg fra Nordkapp til Lindesnes med en enmannsjolle; «Norge om babord». Her var ikke navigasjonen noen stor utfordring, og skulle jeg gå på grunn ville jeg kunne løfte kjølen litt, og seile videre – enkelte ting er lettere med liten båt. Et par ganger kom jeg ut for tett tåke. Det var en ny og litt skremmende erfaring. Jeg ble sittende å fundere over hvordan man håndterte slikt før. Alene på tur i 48 dager hadde jeg god anledning til å tenke. En av gangene med tåke befant jeg meg ved ikoniske Buholmrosa fyr på Namdalskysten like sør for Folda. Jeg tok en prat med videokameraet:

«Bak meg aner jeg såvidt hvor jeg kom fra. Foran meg aner jeg ingen ting. Eller jeg aner litt, for jeg har iPad med kart og GPS, men jeg må tenke på at det ikke er så lenge siden vi navigerte uten GPS. Da var tåke som dette ganske utfordrende. Selv hurtigruta og all annen skipstrafikk langs kysten hadde hele ruta plottet inn med stoppeklokketider og kompasskurser for hvor de måtte gå hvis de ikke så noen ting. Det gikk stort sett bra, men små feil kunne få fatale konsekvenser. Nå har vi det mye lettere.»

Folda er kjent som «Havets Kirkegård». Under arbeidet med boka fra turen, leste jeg om flere forlis i området. 21. oktober 1962 kom hurtigruteskipet MS «Sanct Svithun» ut av kurs på vei nordover mot Rørvik og forliste. Det var striregn og sterk kuling til liten storm over Folda. Skipet kom ut av kurs ved Buholmrosa fyr, og styrte en mer nordlig kurs enn de skulle. De så ikke land før de kom til Nordøyan fyr, som ligger alt for langt vest. De trodde de var ved Grinna Fyr, og styrte deretter. Disse to fyrene hadde lik karakteristikk. Det førte dem på grunn ved «Oksen», et område langt fra land med 1–5 meter dybde. Nødsignal ble sendt ut, men med feil posisjon. 41 mennesker omkom i forliset. Blant

dem var samtlige sjømenn som kunne fortalt hvordan skipet havnet så langt ut av kurs. Det antas at kommunikasjonssvikt i forbindelse med vaktskifte var en av årsakene. Med feil posisjon i nødmeldingen ble ulykken ekstra alvorlig. Alle båter og skip i området gikk til unnsetning, men fant ingen ved Grinna Fyr. Samtidig ble nytt nødsignal sendt ut. Da skjønte man at posisjonen var feil, men ikke hvor man skulle lete.

Storm og uvær på havet er selvsagt forbundet med fare også i dag, men vi har i tillegg fått det nye faremomentet: Skråsikkerheten. Ingen var skråsikre i 1962. Da var navigasjonen svært krevende, og folk var fokusert. Når det gikk galt var det nettopp fordi det var vanskelig, ikke fordi folk var sløve. For fritidsbåtfolk i dag er det mye vanligere å bli offer for skråsikkerheten enn for uvær.

På landeveien er teknologien i ferd med å ta over. Selvkjørende biler er ikke lenger science fiction. Sommeren 2018 kom landets første selvkjørende busser i trafikk på norske veier. Enkelte privatbiler har sensorer som tar over, for eksempel hvis sjåføren ikke bremsar når bilen foran gjør det. Kanskje er det dit vi må på sjøen også? Når teknologien tar over størstedelen av navigasjonen, må vi kanskje la den ta alt? Slik teknologi kunne for eksempel hindret ulykken i høst der redningsskøyta «Idar Ulstein» gikk på land etter et illebefinnende hos båtføreren.

Der teknologien overtar, elimineres menneskelig svikt. En stor overvekt av ulykker skyldes nettopp menneskelig svikt. Vi er et stykke unna å kunne stole på teknologien alene, og det er kanskje et mer sannsynlig scenario med et varslingssystem. Kartplotteren «ser» jo allerede når båten den sitter i er iferd med å gå på grunn. En tilknyttet alarm ville antakelig redusert antallet grunnstøtinger her til lands ganske vesentlig. Med autopilot vil den til og med kunne ta over styringen, eller redusere farten. KNM Helge Ingstad var spekket med avansert datautstyr. Ikke først og fremst for navigasjon, men for militære oppgaver. Litt digital sikring mot menneskelig skråsikkerhet ville enkelt ha hindret ulykken.

Selv er jeg lite glad i å la teknologien få for stor plass. Jeg er heller ikke opptatt av at alt jeg gjør skal være mest mulig lettvin. Jeg var skeptisk til kartplottere da de kom, og bruker fortsatt papirkart i noen sammenhenger. Kartplotteren

har noen svakheter. For praktisk bruk synes jeg fortsatt jeg får bedre oversikt på et papirkart. For eksempel til å planlegge dagens seiltur. Den største faren er likevel at grunnene forsvinner hvis man zoomer ut. Det er lett å tro man har zoomet til riktig nivå, og så er det likevel feil. Norge er et land med mange grunner, og dette problemet er nok større for oss enn for gjennomsnittet av båtbrukere i verden.

Ulykker og grunnstøtinger kan ha et vidt spekter av forklaringer. Zoomnivået var feil. Man trodde tankskipet man hadde sett lenge, fortsatt lå ved kai. Eller man gikk på feil side av en stake fordi det man trodde man visste likevel var feil. Felles for mange uhell er at de kunne vært unngått med en litt mindre skråsikker holdning.

Det er ingen grunn til å tvile på at teknologien vil komme i bruk, og at den vil redusere antallet grunnstøtinger og ulykker på sjøen. Men det tar tydeligvis lengre tid før teknologien tas i bruk i båtbransjen enn i bilbransjen. Frem til slik teknologi blir allemannseie, er det våre egne holdninger vi kan gjøre noe med. Det er ingen grunn til å tro at kunnskapene er dårligere enn før.

Vi må rett og slett bli mindre skråsikre. 

”

**Uansett hva havarikommisjonen kommer frem til, vil jeg si at denne skråsikkerheten var den fatale feilen.**



Fire grader i vannet er ikke noe problem når man er godt forberedt. Magne Klann brukte 49 dager fra Nordkapp til Lindesnes i sin RS Aero (13 fot, 30 kg). 1 158 nautiske mil er verdensrekord med enmannsjolle.





# 25 millioner nådd – for en innsats!

Av: Frode Pedersen

En milepæl er nådd. Ved inngangen til februar har Odd Fellow Ordenen samlet inn 25 millioner kroner til den nye redningsskøyta «Odd Fellow III».



### TILBAKEBLIKK



Mars 2017



Oktober 2017



Mars 2018



April 2018



November 2018

Odd Fellow Ordenenes landssak, i anledning organisasjonens 200-års jubileum, har nå nådd en milepæl. 25 millioner kroner er samlet inn til RS 169 som skal døpes Odd Fellow III.

– Ordenens nesten 23 000 medlemmer har gjort en formidabel innsats under aksjonstiden som har gått fra oktober 2016, og frem til midten av februar 2019. Nå gleder vi oss til både dåp og signingsferd, sier Stor Sire Morten Buan, daglig leder i ordenen.

Som vi har skrevet om tidligere, er det bare fantasien som har satt grenser for de mange aktivitetene som er satt i gang for å bringe inntekt til saken.

– En stor takk, så langt, til alle som har deltatt. Aksjonen fortsetter imidlertid ut kalenderåret 2019, og med de aktiviteter vi vet foregår, vil det ennå komme inn en god del penger. Sluttsummen bør derfor kunne ende godt over 25 millioner kroner, sier Buan.

### KONKURRANSE MELLOM ENHETENE

Da landssaken ble sparket i gang, ble det samtidig utlyst en konkurranse blant alle logene i Norge. Da ble det lovet at den som samler inn mest penger per medlem innen 1. mars 2019, skal få komme med hele logen til Oslo for å delta på dåpen av «Odd Fellow III».

Siden magasinet gikk i trykken før denne datoen, kan vi ikke gjøre annet enn å formidle spenningen like før målstreken, og hvilke tre loger som lå an til å vinne. Kanskje ikke så rart at to av logene ligger i operasjonsområdet til den nye redningsskøyta. Både Grid fra Lofoten og Landego i Bodø kommer til å få mye kontakt

med den nye skøyta når den blir satt i operasjon i løpet av forsommeren i år.

- Rebekka Loge nr. 117 Grid i Lofoten kr. 3 732 per medlem
- Odd Fellow nr. 68 Landego i Bodø kr. 2 982 per medlem
- Rebekka Loge nr. 1 Sct.a Sunniva i Oslo kr. 2 486 per medlem

### DÅP OG SIGNINGSFERD

For de som skulle være i tvil: Det blir en fantastisk fest når RS 169 «Odd Fellow III» døpes på Honnørbrygga 26. april 2019. Gudmor er utenriksminister Ine Eriksen Søreide.

– Vi håper at så mange som mulig finner veien til hovedstaden og Honnørbrygga. Dåpsarrangementet er åpent for alle, og vi skal sørge for at publikum ikke glemmer «Odd Fellow III». Etter dåpen går båten tilbake til verftet for en kort klargjøring før den legger ut på en signingsferd det skal gå gjetord om, sier ansvarlig for arrangementet, Geir Bie i Redningsselskapet.

13. mai starter signingsferden, og første stopp blir Fredrikstad. Nesten 12 dager senere ankommer båten sin hjemmehavn i Bodø. Dette skal heller ikke gå helt ubemerket hen, ifølge Bie, som forteller at det planlegges en stor feiring av båten når den kommer «hjem», uten at han vil si så mye mer enn at folk i Bodø-området må holde av datoen 25. mai. Han oppfordrer selvsagt logemedlemmer langs hele ruta til å stille opp i de havnene redningsskøyta anløper på sin ferd nordover. Vi kan love en flott markering, forteller Bie. **R**

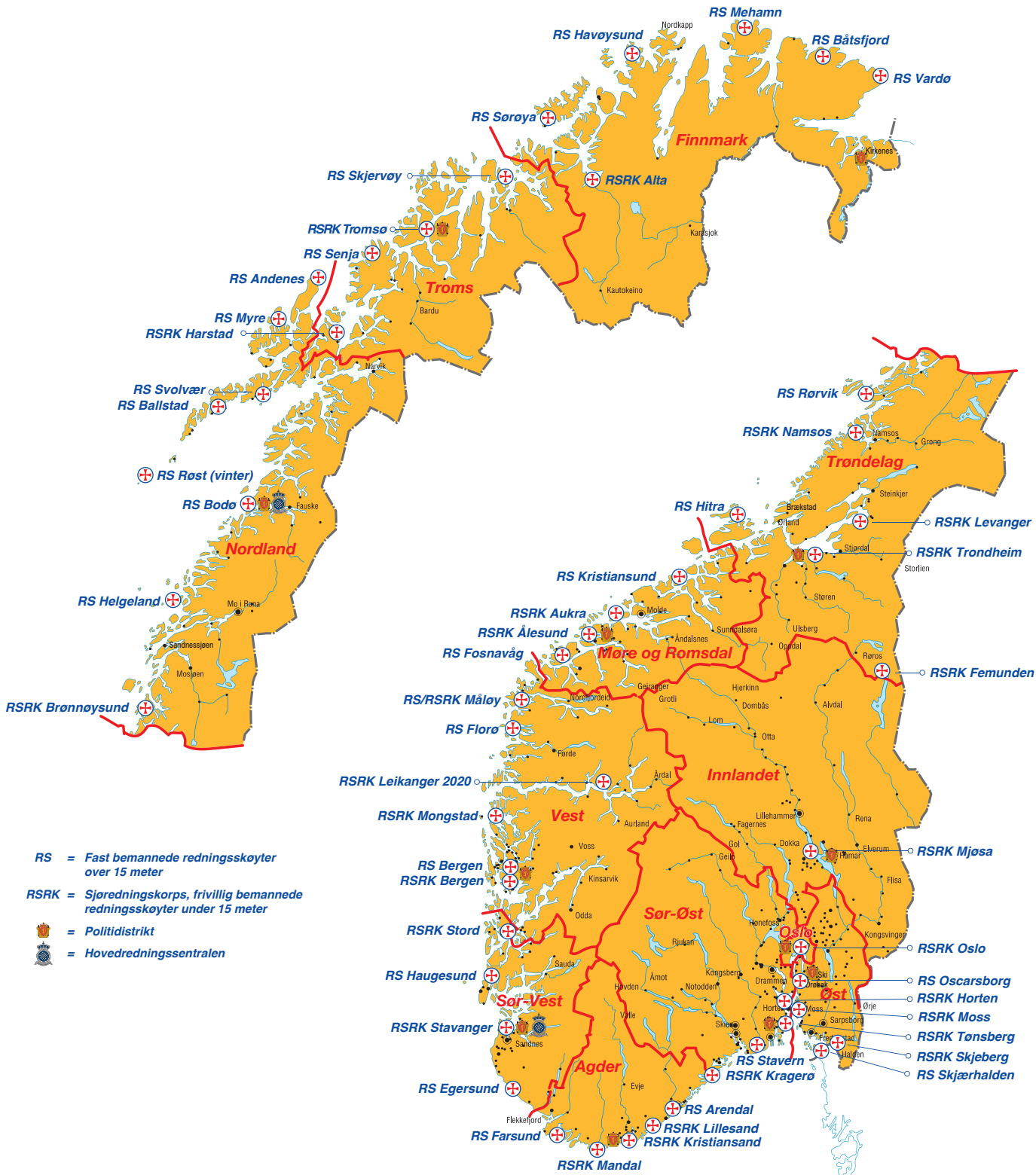
# Signingsferd

NÅR	HVOR
13. mai	Oslo – Fredrikstad
13. mai	Fredrikstad
14. mai	Larvik
15. mai	Arendal
16. mai	Kristiansand
17. mai	Haugesund
18. mai	Bergen
19. mai	Ålesund
20. mai	Trondheim
21. mai	Mosjøen
22. mai	Svolvær
23. mai	Tromsø
24. mai	Harstad
25. mai	Ankomst Bodø



## Våre stasjoner 2019

Redningsselskapet har stasjoner langs hele norskekysten og på Mjøsa og Femunden.



## Våre fartøy 2019

Lengde/bredde/vekt/fart/slepekraft/dypgang/motor/lettbåt



### FOSEN-KLASSEN ANT: 6

Lengde:	24,7 m	Slepekraft:	23 tonn
Bredde:	6,38 m	Dypgang:	2,1 m
Vekt:	95 tonn	Motor:	2 x MTU 1440 kW
Fart:	29 knop	Lettbåt:	RIB



### VON KOSS-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	23 m	Slepekraft:	16 tonn
Bredde:	6,5 m	Dypgang:	1,4 m
Vekt:	103 tonn	Motor:	2 x MTU 1500 kW
Fart:	28 knop	Lettbåt:	RIB



### ULSTEIN-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	22 m	Slepekraft:	12 tonn
Bredde:	6,26 m	Dypgang:	1,2 m
Vekt:	54 tonn	Motor:	2 x MTU 1221 kW
Fart:	38 knop	Lettbåt:	Rescuerunner



### EMMY DYVI-KLASSEN ANT: 3

Lengde:	20,4 m	Slepekraft:	10 tonn
Bredde:	6,8 m	Dypgang:	1,45 m
Vekt:	96 tonn	Motor:	2 x Mitsubishi S12R 960 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	Norsafe Midget rescue boat



### SKOMVÆR-KLASSEN ANT: 5

Lengde:	21 m	Slepekraft:	6 tonn
Bredde:	5,7 m	Dypgang:	3,3 m
Vekt:	52 tonn	Motor:	2 x Mitsubishi, tot. 1550 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	3,6 meter Zodiac



### PETTER C.G. SUNDT-KLASSEN ANT: 6

Lengde:	17 m	Slepekraft:	5,5 tonn
Bredde:	4,6 m	Dypgang:	1 m
Vekt:	27,8 tonn	Motor:	2 x Scania D16 1000 hk
Fart:	42 knop	Lettbåt:	Rescuerunner



### ADELER-KLASSEN ANT: 3

Lengde:	16,1 m	Slepekraft:	5,1 tonn
Bredde:	4,7 m	Dypgang:	1,7 m
Vekt:	28,5 tonn	Motor:	MAN Diesel 2 x 662 kW
Fart:	25 knop	Lettbåt:	3,2 meter Zodiac



### BERGESEN-KLASSEN ANT: 8

Lengde:	13,9 m	Slepekraft:	3 tonn
Bredde:	4,2 m	Dypgang:	0,7 m
Vekt:	12 tonn	Motor:	2 x Saab Iveco 500 hk
Fart:	42 knop		



### STAFF-KLASSEN ANT: 4

Lengde:	12,6 m	Slepekraft:	2,5 tonn
Bredde:	3,9 m	Dypgang:	0,6 m
Vekt:	11,2 tonn	Motor:	2 x 500 HK FPT
Fart:	42 knop		



### SIMRAD-KLASSEN ANT: 15

Lengde:	12 m	Slepekraft:	2,2 tonn
Bredde:	3,52 m	Dypgang:	0,7 m
Vekt:	9,7 tonn	Motor:	2 x Yanmar tot. 650KW
Fart:	34 knop		



### VEKTER-KLASSEN ANT: 2

Lengde:	11,2 m	Dypgang:	0,75 m
Bredde:	3,8 m	Slepekraft:	1 tonn
Vekt:	5,2 tonn	Motor:	2 x Mercury Verado 400
Fart:	45 knop		



### ANDRE KLASSE ANT: 1

Lengde:	8,4 m	Dypgang:	0,45 m
Bredde:	2,7 m	Slepekraft:	0,6 tonn
Vekt:	1,8 tonn	Motor:	VP D4 315 hk
Fart:	38 knop		





SAFE AND SOLID

**G. ØYE AS**  
UNDERVANNSENTREPRENØR  
Tlf: 91 33 95 88  
45 02 89 97  
98 87 95 17  
WWW.G-OYE.NO

**Gode sikkerhetsrabatter for fritidsbåter:**  
Totalmedlemmer i Redningsselskapet 10 %  
Båtførerprøven 10 %  
Godkjent havn, Securmark etc.  
Se Møretrygd.no eller  
facebook.com/skadeforebyggende

**møretrygd**  
– i godt selskap



Strandgaten 197  
5004 Bergen  
Postboks 1163 Sentrum  
5811 Bergen  
Tlf 55 30 78 00  
www.utkilen.no

**DITT VALG I NORD**  
– nordnorsk skipsmegler og transportør



Terminalgaten 58 | 9019 Tromsø | Tlf 77 62 10 50  
office@holmshipping.no | www.holmshipping.no

*Refleks*  
båtovner  
www.shelby.no



braker ikke strøm  
kan brenne kontinuerlig  
mange modeller  
muligheter for radiator  
og varmtvannstank

over 30 års erfaring  
eget serviceverksted  
og komplett delerlager

**shelby teknikk as**  
4379 egersund  
tlf. 51 46 18 00, faks: 51 46 18 01  
e-post: post@shelby.no

Vi kobler deg til fremtiden...

**SKIPSELEKTRO  
SKIPSELEKTRONIKK**

- Totalleverandør av elektriske installasjoner for fartøy i alle størrelser.
- Dekker alle behov inne maritim elektronikk
- Fiskeleting, navigasjon og kommunikasjon



Tromsøysundv 20B, 9020 Tromsø  
Tlf 77 66 46 00 - imes@imes.no

www.imes.no

Gammel idé.  
Nå **NYHET** i  
nettbutikken!

RS.NO/NETTBUTIKK **vopps**



Vi har lyttet til erfarne sjøfolk. Den nye RS-sydvesten fra Hansen Protection er designet etter tradisjonelle former og med høy kvalitet. Yttermaterialet er polyester-tekstil belagt med PU/PVC for vanntetthet, og med sveisede sømmer er du 100% sikker på å holde deg tørr. Innvendig fôr gjør den behagelig å ha på, øreklaffer og snøring med enkel strammemekanisme under haken holder sydvesten på plass i ruskevær. Bestill den på **RS.NO/NETTBUTIKK** til en svært gunstig **MEDLEMSPRIS KR 195,-** (ordinær pris kr. 235,-)

**RS**   
Redningsselskapet



7900 Rørvik - tlf: 908 44 800 E-mail: post@mnh.no



www.mnh.no







# RS(+) VI STØTTER REDNINGSSSELKAPETS ARBEID



KYSTVERKET



BRYGGER



BUNKRING

Vassøy Bunkringsstasjon  
VASSØY

BÅT/MOTOR IMPORTØR



M A R I N E

BÅTPRODUSENT



Telefon: 37 93 04 48  
E-post: adm@ndb.no

BÅTUTLEIE



BÅTUTSTYR



ELEKTRO / ELEKTRONIKK



FERGER



FISKE OG OPPDRETT

BALLSTADØY AS



Cflow Fish Handling AS  
Holsneset 25 // 6030 Langevåg  
70 19 59 00 // office@cflow.no // cflow.no



Eros AS  
6092 Eggesbønes  
Tlf. 70088232 / 70122040



Havneveien 40, 9610 Rypefjord  
Tlf 78 42 17 80  
E-post: lager@hamfrys.no  
Vakttelefon 909 49 586

INDAHL STAR AS



Nord Norges ledende fiskehelsetjeneste  
www.marinhelse.no



RØSTAD  
& SØNN AS

Selsøyvik  
Havbruk AS

Skjongholm AS  
6916 Brekstad



STEINFJORDFISK  
og MS SKOLMEN

Steinfjordfisk A/S  
Gymnasveien 21, 8370 Leknes  
Telefon 76 08 55 48  
sten@skolmen.com



# RS(+) VI STØTTER REDNINGSSSELKAPETS ARBEID

Torsvågbruket AS

Ole Henrik Telebond  
Tlf: 77 74 98 78. Faks: 77 74 97 07  
Mobil: 982 11 780



FORBUND/FORENINGER

DET NORSKE MASKINISTFORBUND



Telefon: 55 55 16 20  
www.kystrederiene.no

FORSIKRING



HAVNER/HAVNEANLEGG



Strømtangen 39, 3950 Brevik  
Tlf: 35 93 10 00 | post@grenland-havn.no  
www.grenland-havn.no



KOMMUNIKASJON



LEVERANDØRER  
HAVBRUKSNÆRINGEN



Telefon: 911 63 227  
Utstyr for fiskeindustrien  
Vi støtter Redningsselskapet



Leverandør av rensefisk  
til oppdrettsnæringen

MOTORER OG UTSTYR



REPARASJON /  
RESTAURERING

DÅFJORDEN SLIPP

EGERSUND SLIPP AS

Åsaneveien 81, 4373 Egersund  
Mobil: 900 86 485 / 947 91 939  
E-post: post@egersund-slipp.no  
www.egersund-slipp.no



Terminalgata 114, 9019 Tromsø  
Telefon: 77 51 98 00

SHIPPING, SJØTRAN-  
SPORT, OFFSHORE

BIOSTAR



IVAN ULSUND REDERI AS  
støtter Redningsselskapet



STEEM 1960  
SHIPBROKERS

Munkedamsveien 45  
P.O.Box 1717 Vika, 0121 OSLO  
Telephone: 23 13 55 00  
www.steem1960.com



RS(+) VI STØTTER REDNINGSSKAPETS ARBEID

SHIPPING

  
**ULSTEIN®**

UTDANNING/FORSKNING

  
**Norsk Oljelaboratorium AS**  
Strandgt. 3, 7900 Rørvik  
Tlf. 74 39 37 90  
www.nolab.no

STRØM



  
**Maritimt Opplæringskontor**  
SØR/VEST NORGE

**A\_WILHELMSEN**

Cruise

Eiendom

Shipping & Offshore

Detaljhandel

Kapitalforvaltning

WILHELMSEN AS / Postboks 150 Viken, 0118 OSLO / TEL 22 01 42 00 / awilhelmsen.no

**Sigurd Dahl ANS**

**Kontakt telefon:** 75 05 80 86  
**Antall gjesteplasser:** 2  
**Kart nr:** 56/57  
**Fortøyning:** Flytekai  
**Beliggenhet/sted:** Nord-Herøyvågen, Herøy kommune  
**Posisjon:** N66 00.05 E12 18.34  
**Andre opplysninger:** Handelsforretning med olje, bensin, propangass, vann, fiskeredskaper, båtutstyr, salg av sjøkart. 2,5 km til kommunesenteret med bank, post, lege.



**Willis Towers Watson**

  
**BERGESENS ALMENNYTTIGE STIFTELSE**

Postboks 366 Skøyen - 0213 Oslo  
Telefon: 21 03 05 00

  
«Vi pumper der det trengs»  
Delta-p, Pumpe og Kompressor Systemer AS  
Tel: +47 67 80 69 00  
[www.delta-p.no](http://www.delta-p.no) / [post@delta-p.no](mailto:post@delta-p.no)

  
**KLAVENESS MARINE**


  
**MULTI MARITIME**  
NORWEGIAN SHIP DESIGN




[multi-maritime.no](http://multi-maritime.no)



Zipwake  
helautomatisk trimkontroll

  
**Møt oss på stand**  
**D03-12**  
på Sjøen for Alle'19





FUSION Apollo SRX400  
kompakt båtradio



FUSION Apollo RA770  
båtradio m. WIFI & DSP





## DU ER **TRYGG** PÅ SJØEN MED **HARALD**

Trygghet på sjøen for meg handler om å være forberedt på å løse potensielle problemer. Dette innebærer å ha en plan B hvis uhellet skulle være ute. Et uhell kommer sjelden alene og da kan det være lurt å ha en reserve, som VHF radio.

Vi er **båtfolk** - vi skaper **trygghet** sammen.

Bli en del av vårt VHF-nettverk og bidra til økt sjøsikkerhet for alle.